



REINSERÇÃO DE ESPAÇOS EXPECTANTES EM MEIOS URBANOS

REABILITAÇÃO DA PONTE MARIA PIA,

PORTO

—

Joana Maia

Orientadora

Prof. Arq. Maria Milano

Co-Orientador

Prof. Arq. Paulo Seco

Dissertação para obtenção do Grau de

Mestre em Design de Interiores

Porto, Março de 2017

AGRADECIMENTOS

À professora Maria Milano pela ajuda e incentivo.
Ao professor Paulo Seco pela compreensão e ajuda.
Ao meu namorado pela ajuda e por acreditar em mim, já quando eu não acreditava.
Às noites de diversão com os amigos que ajudaram a descontraír, Catarina, Gil, Joana, Joana Garcia, Juliana e Tiago.
Aos treinos com a Sarinha que entre conversas e exercício eram uma lufada de ar fresco.
Um obrigado ao Diogo pela ajuda e pelas palavras de incentivo.
Obrigada mãe, pai e irmã.

Índice

| | |
|--|--------|
| Índice de imagens | 6 |
| Resumo | 18 |
| Abstract | 19 |
| Introdução | 24 |
| Capítulo 1. Conceitos e História | |
| 1.1. Cidade Contemporânea | 31 |
| 1.2. Acupuntura Urbana | 39 |
| 1.3. Os Vazios Urbanos como Espaços Expectantes | 43 |
| 1.4. O Espaço Público Urbano | 49 |
| 1.4.1. Tipologias de Espaços Públicos | 52 |
| 1.4.2. O Impacto da Vida Contemporânea no Espaço Público | 57 |
| Capítulo 2. Referências Projetuais | |
| 2.1. High Line, Nova Iorque, EUA | 63 |
| 2.2. “Esto No Es Un Solar”, Saragoça, Espanha | 67 |
| 2.3. Skylodge Adventure Suite | 71 |
| 2.4. 9h nine Hours | 75 |

Capítulo 3. Caso de Estudo

| | |
|-----|---|
| 81 | 3.1. A Ponte Maria Pia |
| 85 | 3.2. Área de Intervenção |
| 86 | 3.3. Estratégia geral |
| 88 | 3.4. Caraterização da área de Intervenção |
| 92 | 3.5. Conceito |
| 99 | 3.6. Pré - Existência |
| 100 | 3.7. Primeiras Ideias de Projeto |
| 103 | 3.8. Proposta |
| 108 | 3.8.1. Mobiliário Urbano |
| 112 | 3.8.2. Cápsula |
| 122 | Conclusão |
| 126 | Bibliografia |
| 130 | Anexos |

Índice de Imagens

| | |
|--|----|
| Imagem 1 Evolução da cidade de Nova Iorque. | 30 |
| Autor thenandnowphotos.com | |
| Fonte https://br.pinterest.com | |
| Imagem 2 Vista aérea da cidade do Porto. | 32 |
| Autor Autoria própria | |
| Fonte Google Maps | |
| Imagem 3 O conceito de cidade varia com os períodos históricos, Machu Pichu, Peru. | 32 |
| Autor Charles James Sharp | |
| Fonte http://www.sharpphotography.co.uk/#!/Machu%20Picchu,%20Peru/zoom/cy8g/image_fta | |
| Imagem 4 A cidade foi pensada para o cidadão, o carro tem um uso secundário, Oslo. | 34 |
| Autor Jonathan Seronato | |
| Fonte http://www.gazetadopovo.com.br/haus/wp-content/uploads/2015/10/4399.jpg | |
| Imagem 5 Oslo vai proibir permanentemente a circulação automóvel no centro da cidade até 2019. | 34 |
| Autor Jonathan Seronato | |
| Fonte | |
| Imagem 6 O carro ocupa um lugar central na Cidade Contemporânea. | 34 |
| Autor Desconhecido | |
| Fonte https://pbs.twimg.com/media/CwOsIquWYAAH6EI.jpg | |
| Imagem 7 Foto aérea da Cidade de Brasília. | 36 |
| Autor PabloMHVidal | |
| Fonte https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/05/72/42/e6/brasilia.jpg | |

- 37 **Imagem 8** | Cidade do Porto, crescimento urbano aleatório.
 Autor | Sean Pavone
 Fonte | <https://insider.pro/pt/article/58577/>
- 37 **Imagem 9** | Nova imagem do Porto - logótipo.
 Autor | White Studio
 Fonte | <http://www.logotipo.pt/blog/novo-logotipo-camara-porto>
- 38 **Imagem 10** | Á Ópera de Arame, Curitiba é um exemplo de transformação rápida motivada pela acupuntura urbana.
 Autor |
 Fonte | <http://www.imagens.acheiviagem.com.br/img/curitiba-peradear-ame-819-G.jpg>
- 38 **Imagem 11** | A cidade é o objeto de estudo da acunputura urbana.
 Autor | Mxcity
 Fonte | <http://mxcity.mx/2015/11/sobre-practicar-acupuntura-urbana-para-sanar-a-nuestra-ciudad>
- 41 **Imagem 12** | O estádio do Braga foi construído no lugar de uma antiga pedreira.
 Autor | Chris Littleford
 Fonte | http://www.liberoguide.com/wp-content/uploads/2013/10/FutbolAppBraga_023.jpg
- 41 **Imagem 13** | As lojas de conveniência estabelecem referências importantes na paisagem urbana de Nova Iorque.
 Autor | Steve Garfield
 Fonte | <https://www.flickr.com/photos/stevegarfield/2505543045>
- 42 **Imagem 14** | Proposta High Line.
 Autor | thehighline.org
 Fonte | <https://pt.pinterest.com/pin/254242341439034394/>
- 45 **Imagem 15** | Como pensar os Vazios Urbanos.
 Autor | Aula de Arquitetura Social AAS UCAM
 Fonte | <http://www.archdaily.com.br/br/623263/proposta-para-recuperar-vazios-urbanos-e-estimular-a-reativacao-economica-em-cidades-espanholas/5388b91cc07a803df4000009>

| | |
|--|----|
| Imagem 16 Central Park, Nova Iorque. | 46 |
| Autor T photography | |
| Fonte http://www.fodors.com/world/north-america/usa/new-york/new-york-city/things-to-do/sights/reviews/central-park-477744 | |
| Imagem 17 Matadero Madrid as suas instalações foram reconvertidas num espaço cultural. | 46 |
| Autor FG+SG | |
| Fonte http://3hze2040ffxb2yrw3h46j88y1b6t.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2013/02/Matadero_1.jpg | |
| Imagem 18 Superkilen, Copenhaga - revitalização de uma zona degradada da cidade. | 46 |
| Autor City Project | |
| Fonte http://www.cityproject.it/wp-content/uploads/2013/09/Superkilen-dall-alto-606x659.jpg | |
| Imagem 19 O espaço público é um lugar de relação e contato entre pessoas. | 48 |
| Autor Nuria Moreno | |
| Fonte http://mynewyorkblog.com/2014/10/02/que-ver-en-central-park/ | |
| Imagem 20 O espaço público é onde as pessoas passam grande parte do seu tempo. É onde se expressam coletivamente. | 48 |
| Autor Porto Lazer | |
| Fonte http://www.portolazer.pt/noticias-porto-lazer/passagem-de-ano-nos-aliados-ao-som-de-cla-e-expensive-soul | |
| Imagem 21 O espaço público possui um forte carácter transformador dos locais. Revitalização Urbana da Praça de Lisboa, Porto. | 50 |
| Autor Evelyn Lee | |
| Fonte http://www.complex.com/style/2013/07/praca-de-lisboa-porto | |
| Imagem 22 O simbolismo à priori é característico dos espaços públicos tradicionais. Praça do Comércio, Lisboa. | 50 |
| Autor Ondina Castelar | |
| Fonte http://aps-ruasdelisboacomhistris.blogspot.pt/2014/10/terreiro-do-paco-xiii.html | |

- 50 **Imagem 23** | O simbolismo à posteriori é característico dos espaços contemporâneos. Metropol Parasol, Sevilha.
Autor | Fernando Alda
Fonte | <https://www.yatzer.com/Metropol-Parasol-The-World-s-Largest-Wooden-Structure-J-MAYER-H-Architects/slideshow/7>
- 53 **Imagem 24** | O Parque Nacional Peneda Gerês é um exemplo da tipologia de parque regional de Kevin Lynch.
Autor | Porto Explorer
Fonte | <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/04/04/eb/76/reserva-nacional-peneda.jpg>
- 53 **Imagem 25** | O Parque da Cidade no Porto é um exemplo de Parque Urbano.
Autor | Pedro Nuno Silva
Fonte | <http://etcetajournal.pt/j/wp-content/uploads/2015/02/parque-da-cidade-caminhos.jpg>
- 53 **Imagem 26** | Os Parques Lineares são geralmente percursos urbanos que se associam muitas vezes a elementos como cursos de água. Cheonggyecheon, Seul.
Autor | Emiliy Orpin
Fonte | http://thecityfixbrasil.com/files/2015/02/8748812861_5aef182755
- 54 **Imagem 27** | Os Baldios são importantes porque trazem oportunidades e alternativas à cidade.
Autor |
Fonte | <http://atlsustentavel.blogspot.pt>
- 54 **Imagem 28** | A Praça é o espaço que melhor representa os valores de uma sociedade. Times Square, Nova Iorque.
Autor | Paula Laffront
Fonte | http://www.paulalaffront.com/wp-content/uploads/2015/05/Times_Square.jpg
- 54 **Imagem 29** | A Avenida dos Aliados é a Praça mais emblemática da cidade do Porto.
Autor | Cristiana Peres
Fonte | <http://excelenciapt.com/site/wp-content/uploads/2016/02/Three-days-in-Porto1.jpg>

| | |
|--|----|
| Imagem 30 O individualismo é uma das principais causas para os problemas urbanos contemporâneos. | 56 |
| Autor Emanuel JC Costa | |
| Fonte https://emanueljccosta.wordpress.com/2015/04/08/as-10-cidades-com-o-pior-transito-do-mundo/ | |
| Imagem 31 Atualmente, muitas pessoas refugiam-se nas tecnologias, socializando virtualmente. | 56 |
| Autor Linkdin | |
| Fonte https://www.linkedin.com/pulse/millennials-disconnected-generation-chris-j-reed | |
| Imagem 32 A tecnologia permite-nos viver isolados do mundo que nos rodeia, na nossa 'bolha social'. | 56 |
| Autor Cecilia Méndez | |
| Fonte https://imagnetrends.files.wordpress.com/2010/12/aislamiento-social.jpg | |
| Imagem 33 No dia do Yom Kippur em Jerusalém, as estradas esvaziam-se. | 58 |
| Autor Roy Boshi | |
| Fonte https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e8/Yom_Kippur_on_Highway_20_Tel-Aviv.jpg | |
| Imagem 34 Em Jerusalém toda a gente, religiosa ou não, respeita as regras do Dia do Perdão. | 58 |
| Autor Marcelo M. Guimarães | |
| Fonte http://ensinandodesiao.org.br/edswp/wp-content/uploads/2015/09/yom-kippur.jpg | |
| Imagem 35 No dia do Yom Kippur todo o cenário urbano pertence ao peão. | 58 |
| Autor Daniel Bar On | |
| Fonte http://igoogledisrael.com/2014/09/amazing-yom-kippur-photos-that-show-just-how-unique-this-holiday-is/ | |
| Imagem 36 Diagrama de usos. | 62 |
| Autor - | |
| Fonte http://www.solaripedia.com/images/large/5804.jpg | |

- 64 **Imagem 37** | High Line antes.
 Autor | Andrew van Leeuwen
 Fonte | <http://blog.buildllc.com/2014/10/the-high-line-before-the-high-line/>
- 65 **Imagem 38** | Vista aérea.
 Autor | Autor desconhecido
 Fonte | <https://br.pinterest.com/pin/369717450638813128/>
- 65 **Imagem 39** | High Line depois. Mobiliário Urbano.
 Autor | Autor desconhecido
 Fonte | <http://blogdaarquitectura.com/parque-elevado-reaproveitamento-do-espaco-urbano/>
- 66 **Imagem 40** | Vários locais de intervenção do projeto.
 Autor | Zaragoza Vivienda
 Fonte | <http://www.medicities.org/documents/20544/37750/estonoesunso-lar20092010.jpg/88335b0a-d82e-4fdc-8981-21e600f700a0?t=1395829495398>
- 66 **Imagem 41** | Espaço nº11 da intervenção, onde podemos ver o antes e depois.
 Autor | Zaragoza Vivienda
 Fonte | <https://somozaragoza.files.wordpress.com/2011/01/solar.jpg>
- 69 **Imagem 42** | Espaço intervencionado.
 Autor | Zaragoza Vivienda
 Fonte | <http://www.paisajetransversal.org/2012/07/esto-no-es-un-solar-ii-la-entrevista.html>
- 69 **Imagem 43** | Reutilização de materiais.
 Autor | Zaragoza Vivienda
 Fonte | <http://collaction.polimi-cooperation.org/esto-no-es-un-solar-2/>
- 69 **Imagem 44** | Novos espaços públicos para uma melhor qualidade de vida.
 Autor | Zaragoza Vivienda
 Fonte | <http://www.paisajetransversal.org/2012/06/esto-no-es-un-solar-i-el-proyecto.html>

- Imagem 45** | Vista geral sobre as cápsulas. 70
Autor | Nature Vive
Fonte | <http://www.designboom.com/wp-content/uploads/2015/07/skylodge-adventure-suites-natura-vive-glass-pods-peru-designboom-02.jpg>
- Imagem 46** | As cápsulas são feitas com alumínio aéreo espacial e policarbonato resistente à água. 70
Autor | Nature Vive
Fonte | <http://www.designboom.com/architecture/skylodge-adventure-suites-natura-vive-glass-pods-peru-07-09-2015/>
- Imagem 47** | Casa de banho com vista sobre o vale. 70
Autor | Gizmodo
Fonte | <https://i.kinja-img.com/gawker-media/image/upload/1330488989719966500.jpg>
- Imagem 48** | A suite pode albergar 4 pessoas, possui uma cama de casal e duas individuais. 73
Autor | Natura Vive
Fonte | <http://thehigherlearning.com/2015/07/10/would-you-stay-a-night-in-one-of-perus-skylodge-adventure-suites-video/>
- Imagem 49** | A entrada para a cápsula é realizada pelo topo por questões de segurança, existe ainda um pequeno deque onde é possível apreciar a vista sobre as montanhas. 73
Autor | Tony e Thomas
Fonte | <http://www.contemporarynomad.com/wp-content/uploads/2014/10/skylodge-6.jpg>
- Imagem 50** | A 400 metros de altura sobre o rio Urubamba, Perú. 73
Autor | Tudor
Fonte | <http://cdn.tourisontheedge.com/wp-content/uploads/2015/07/skylodge-adventure-suits-peru-10.jpg>
- Imagem 51** | A política do hotel cápsula. 74
Autor | Shahad, Visual Therapy
Fonte | <http://www.visualtherapyonline.com/?p=5465>

- 74 **Imagem 52** | O design do 9h hotel é bastante neutro.
 Autor | 9h nine hours
 Fonte | <https://ninehours.co.jp/en/kyoto/>
- 74 **Imagem 53** | Área lounge com internet.
 Autor | 9h nine hours
 Fonte | <https://ninehours.co.jp/en/kyoto/>
- 74 **Imagem 54** | O hotel cápsula está dividido em zonas femininas e masculinas, para uma maior privacidade e conforto dos hóspedes.
 Autor | 9h nine hours
 Fonte | <https://ninehours.co.jp/en/kyoto/>
- 77 **Imagem 55** | O ambiente contém luz de presenças para permitir a circulação sem incomodar quem já se encontra a descansar.
 Autor | 9h nine hours
 Fonte | <https://ninehours.co.jp/en/kyoto/>
- 77 **Imagem 56** | No interior das cápsulas não existem arestas, tornando assim o espaço mais agradável.
 Autor | Jonathan Savoie.
 Fonte | <http://architecture.jonathansavoie.com/images>
- 77 **Imagem 57** | Existe a possibilidade de “fechar” a cápsula através de uma cortina, permitindo privacidade.
 Autor | Fox News
 Fonte | <http://www.foxnews.com/travel/2014/08/07/new-capsule-hotel-in-japan-signals-end-uncomfortable-airport-bench-naps.html>
- 80 **Imagem 58** | Evolução da construção da Ponte Maria Pia.
 Autor | Dezeen Magazine
 Fonte | https://static.dezeen.com/uploads/2013/10/Proposal-for-the-relocation-of-the-Maria-Pia-Bridge_dezeen_3.jpg
- 80 **Imagem 59** | Ponte Maria Pia quando ainda estava em funcionamento.
 Autor |
 Fonte | http://www.prof2000.pt/users/avcultur/postais/PortoPostais/036_Porto.jpg

| | |
|--|----|
| Imagem 60 Tabuleiro abandonado da Ponte Maria Pia. | 82 |
| Autor Autoria própria | |
| Fonte - | |
| Imagem 61 Perspectiva da Ponte Maria Pia tirada da Avenida Gustave Eiffel. | 82 |
| Autor Wordpress | |
| Fonte https://pontesvida.files.wordpress.com/2014/06/70f0a8dd68325712950519ddc81ba953.jpg | |
| Imagem 62 Pormenor do tabuleiro da Ponte Maria Pia. | 82 |
| Autor Autoria própria | |
| Fonte - | |
| Imagem 63 Ponte Maria Pia. | 83 |
| Autor Albert Cariaux | |
| Fonte https://files1.structurae.de/files/photos/2554/portugal/porto_ponte_maria_pia_04.jpg | |
| Imagem 64 Vista aérea da área de estudo. | 84 |
| Autor Editado em Photoshop | |
| Fonte Google Maps | |
| Imagem 65 Vista aérea da Estratégia geral de projeto. | 87 |
| Autor Editado em Photoshop | |
| Fonte Google Maps | |
| Imagem 66 Vista aérea da circulação automóvel - vias urbanas. | 89 |
| Autor Editado em Photoshop | |
| Fonte Google Maps | |
| Imagem 67 Vista aérea transportes público - Paragens Metro. | 89 |
| Autor Editado em Photoshop | |
| Fonte Google Maps | |
| Imagem 68 Vista aérea dos equipamentos principais. | 90 |
| Autor Editado em Photoshop | |
| Fonte Google Maps | |

| | |
|-----|--|
| 93 | Imagem 69 Conceito - Função Autor Autoria própria Fonte - |
| 93 | Imagem 70 Conceito - Abandono Autor Autoria própria Fonte - |
| 95 | Imagem 71 Conceito - Plano de Reabilitação 1 Autor Autoria própria Fonte - |
| 95 | Imagem 72 Conceito - Plano de Reabilitação 2 Autor Autoria própria Fonte - |
| 96 | Imagem 73 Conceito - Plano de Reabilitação 3 - Proposta Autor Autoria própria Fonte - |
| 98 | Imagem 74 Fotografias de levantamento Autor Autoria própria Fonte - |
| 100 | Imagem 75 Esquízo - Evolução Ideia Autor Autoria própria Fonte - |
| 101 | Imagem 76 Esquízo - Evolução ideia 2 Autor Autoria própria Fonte - |
| 102 | Imagem 77 Tabuleiro - Fotomontagem Autor Autoria própria Fonte - |

| | |
|--|-----|
| Imagem 78 Tabuleiro - Ilustração | 102 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 79 Vigas - Ilustração | 103 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 80 Vigas - Perspectiva | 104 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 81 Tabuleiro Proposta - Ilustração | 104 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 82 Tabuleiro - Render | 105 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 83 Entrada Restaurante - Render | 106 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 84 Restaurante - Render | 106 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 85 Recepção Hotel - Render | 107 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 86 Cápsula Hotel - Render | 107 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 87 Perspectiva banco 1 | 109 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 88 Perspectiva banco 2 | 109 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 89 Perspectiva banco 3 | 109 |
| Autor Autoria própria | |
| Imagem 90 Perspectiva banco 4 | 111 |
| Autor Autoria própria | |

| | |
|-----|--|
| 111 | Imagem 91 Perspectiva banco 5 Autor Autoria própria |
| 112 | Imagem 92 Ilustração de uso Autor Autoria própria |
| 113 | Imagem 93 Ilustração Fachada Exterior Autor Autoria própria |
| 114 | Imagem 94 Ilustração Fachada Interior Autor Autoria própria |
| 115 | Imagem 95 Ilustração Explosão Autor Autoria própria |
| 115 | Imagem 96 Corte Longitudinal Autor Autoria própria |
| 116 | Imagem 97 Ilustração Gaveta Autor Autoria própria |
| 116 | Imagem 98 Explosão Gaveta Autor Autoria própria |
| 117 | Imagem 99 Esquiço Ponte Autor Autoria própria |
| 117 | Imagem 100 Maqueta de estudo Autor Autoria própria |
| 118 | Imagem 101 Maqueta de estudo 1 Autor Autoria própria |
| 118 | Imagem 102 Maqueta de Estudo 2 Autor Autoria própria |
| 119 | Imagem 103 Maqueta de estudo 3 Autor Autoria própria |

RESUMO

A cidade desenvolve-se ao ritmo da evolução tecnológica e com isto é necessário dar resposta aos problemas que vão surgindo, desenvolvendo e dando resposta às necessidades da população.

Desenvolvendo temáticas que apoiam a evolução projetual, tais como, acupuntura urbana, vazios urbanos, espaços expectantes. O estudo destes temas ajudou-me na evolução do estudo da Ponte Maria Pia, tornando o caso prático, a ponte, a impulsionadora para a resolução dos problemas em questão, sendo eles, o tecido urbano degradado, a população de baixa renda, as dificuldades de acessos ao terreno, a falta de espaços públicos qualificados, a falta de equipamento de uso coletivo e a falta de zonas de estacionamento automóvel.

Apesar dos problemas presentes na área de estudo também é possível ver grandes oportunidades de desenvolvimento, uma vez que, existem grandes vazios urbanos, a presença de estruturas históricas, a proximidade ao rio Douro e a proximidade ao centro histórico do Porto e à Avenida de Gaia, permitindo várias intervenções projetuais. §

PALAVRAS CHAVE

Ponte Maria Pia; Espaços expectantes; Reabilitação urbana; Requalificação urbana; 'Vazios urbanos'; Acupuntura urbana; Cidade.

ABSTRACT

The city develops to the rhythm of technological evolution and therefore is necessary to give an answer to the problems that come along, developing and responding at the needs of the population.

Developing themes that support the projectual evolution, such as, urban acupuncture, urban voids and expectant spaces. The study of this subjects helped me in the evolution of the study of Maria Pia Bridge, making the case study, the bridge, the boost to solve the problems in question, namely, the degraded urban fabric, the low income population, the difficulties of access to the land, the lack of qualified public spaces, the lack of buildings of collective use and the lack of parking space.

Despite the problems in the study area it is also possible to see great developing opportunities, since there are large urban voids, the existence of historic buildings, the proximity of Douro River and the proximity to the Oporto historic center and Gaia Avenue allowing several design interventions.

KEYWORDS

Maria Pia Bridge; Expectant spaces; Urban rehabilitation; Urban requalification; Urban voids; Urban acupuncture; City.

“Uma boa acupuntura urbana seria provocar o conhecimento de cada um sobre a sua cidade. Quantas pessoas, na verdade, conhecem a sua própria cidade? Dificilmente alguém respeita o que não conhece. Mas como respeitar se você não entende a sua cidade?”

JAIME LERNER, 2013

INTRODUÇÃO

—

“O monumento tem por finalidade fazer reviver no presente o passado engolido pelo tempo. O monumento histórico mantém uma relação diferente com a memória viva e com a duração. (..) No entanto, os monumentos estão permanentemente expostos às injúrias do tempo vivido. O esquecimento, a desafetação, o desuso, fazem esquecê-los e deixam-nos cair. (...) Todavia o arquiteto não se contenta com o idealizar ou normalizar os monumentos antigos que representa: ele inventa deliberadamente. Ou ele reconstitui, sem outro apoio que não da sua imaginação (e a isto se chama então restaurar), as partes do edifício arruinado (...).”¹

1. CHOAY, Françoise
Alegoria do Património,
Lisboa: edições 70,
2010, p.81;

2. **Significado de Reabilitar**
<http://lexico.pt/reabilitar/>
pesquisa realizada no dia
17/10/2014 (11:36h);

Reabilitar significa devolver as regalias ou os privilégios perdidos². Conceitualmente, reabilitação sofreu uma evolução ao longo dos tempos, até aos anos 60 não se falava de reabilitação mas de renovação, ou seja, era um conceito de demolição, fossem zonas históricas ou não, a prática era deitar abaixo e construir de novo. Esta prática era entendida como uma melhor estratégia para potencializar zonas centrais. O termo reabilitação urbana sugere uma evolução, ou seja, passar de uma noção arquitetónica de demolição para uma noção de reabilitação, sugere uma maturação e reconhecimento do património como sendo uma mais valia social, cultural e ambiental.

Revitalizar tem um duplo objetivo que é restaurar o património urbano e melhorar a qualidade de vida. Tendo em conta que muitos desses espaços que estão para reabilitar ou são reabilitados são espaços expectantes, ou seja, são espaços que se podem adaptar às necessidades da população.

A Ponte Maria Pia após ter estado no ativo durante 114 anos e de ser considerada monumento nacional pelo IGESPAR (1982) e Internacional Historic Civil Engineering Landmark pela American Society of Engineering (ASCE) (1990), perdeu-se entres as pontes do rio Douro e está esquecida há mais de 23 anos, a recuperação deste ícone da engenharia e da arquitetura do ferro é cada vez mais necessária. A degradação face às intempéries do tempo torna a ponte numa prioridade face aos projetos de recuperação a ter em conta na zona ribeirinha de Porto e Gaia.

Contudo, a reabilitação urbana nas zonas próximas a Ponte Maria Pia são igualmente necessárias para um projeto eficaz, uma vez que, os acessos a ponte são inexistentes e será necessário a sua criação, proporcionando uma ligação fluída entre a margem do Porto e de Gaia.

Introduzir o equipamento necessário para tornar a zona habitável e encontrar novos usos para a zona envolvente, unificando a ponte nas margens de Gaia e do Porto.

3.LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ªedição, p.41

“Mas como já não é possível recuperar essas áreas e reviver as antigas atividades, temos que encontrar novos usos, novas atividades que tragam vida. Não há nada que agrade mais uma vizinhança, e até a uma população inteira, que o reaproveitamento de um desses espaços.”³

Quando falamos da cidade do Porto a sua silhueta traduz-se na imensidão do rio Douro e na magnífica união entre margens que acontece com as seis pontes, Ponte D. Luís I, Ponte Maria Pia, Ponte de São João, Ponte da Arrábida, Ponte do Freixo e a Ponte do Infante.

É importante que ao olhar para a cidade ela não seja apenas vista como um objeto cultural, mas sim um sistema em constante mudança e que sofre mutações diárias. Estas constantes alterações devem-se ao processo de ‘modernização’. Estas ‘modernizações’ compreendem-se com as alterações na cidade, as alterações dos chamados ‘vazios urbanos’, que fazem os espaços ganhar ou perder importância na cidade.

As alterações nas cidades fazem-se devido a alterações sociais, ou seja, a cidade muda ao ritmo dos seus habitantes e das suas necessidades. Mas como diz Jaime Lerner,

4.LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ªedição, p.37

“Muitos dos grandes problemas urbanos ocorrem por falta de continuidade. O vazio de uma região sem atividade ou sem moradia pode se somar ao vazio dos terrenos baldios. Preenchê-los seria boa acupuntura.”⁴

Recuperar áreas da cidade encontrando novas atividades para locais onde as antigas funções já não satisfazem os seus habitantes é essencial. A Ponte Maria Pia, apesar do seu valor histórico já não satisfaz as necessidades para o qual foi construída, é necessário dar-lhe uma nova atividade, um novo valor para a sociedade. Tal como, Jaime Lerner afirma, uma boa acupuntura urbana é nunca permitir a existência de ‘vazios urbanos’, ou seja, quando um espaço deixa de servir a população com a atividade para a qual foi construída é necessário dar-lhe logo outra função, quer seja algo temporário ou definitivo.

Infelizmente, muitas vezes não é o sucedido, o que faz com que os espaços se tornem ‘vazios urbanos’ ou espaços de abandono.

“Um terreno, quando vazio, tem de ser preenchido imediatamente, de preferência com alguma atividade de animação. Defendo até a possibilidade de se instalarem estruturas provisórias para consolidar algumas atividades até que surjam novos projetos. É a acupuntura das novas estruturas através das instalações de estruturas portáteis, que possam ser colocadas no local até garantir vida, revitalizar uma região, gerando a função urbana que esteja faltando.

(...)

A mistura de funções é importante. E a continuidade do processo é fundamental. Continuidade é vida.”⁵

5. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013,
7ª edição, p.37 e 38

Considerando a Ponte um ‘vazio urbano’ questiono que outra atividade pode surgir neste espaço?

Como recuperar estes espaços para que apresentem os efeitos desejados, e constituir, de facto, uma solução viável aos seus habitantes?

Pretende-se aqui demonstrar, através do exercício de projeto, como este espaço representa uma oportunidade de criar novos fluxos para a cidade.

O intuito é perceber como a cidade pode beneficiar desta decadência de memórias do passado e com base nessa história e nessa memória, criar condições para avançar. Perceber como é possível crescer a partir de si própria, construindo no já construído.

Porquê a criação de novas estruturas de acesso à cidade?

Sendo estas as principais questões desta dissertação e para a solução de projeto apresentada. A ideia é mostrar que a cidade do Porto, tal como muitas outras, pode ser uma cidade sustentável, reduzir a azáfama crescente no centro da cidade, com a criação de novos acessos pedonais para diferentes zonas do Porto e Gaia.

A cidade tem condições para melhorar a qualidade dos espaços públicos, de lazer e de encontro. Integrar funções e redefinir espaços e funções podem criar “novos lugares da sociabilidade” 6, dando vida a novas funcionalidades e criando novos potenciais.

A criação de espaços sociais e de convívio, bem como, a criação de equipamento urbano que possa corresponder as necessidades da população local, bem como, atrair novos cidadãos para a ponte e para a zona envolvente.

CAPÍTULO 1.

CONCEITOS E HISTÓRIA

1.1. CIDADE CONTEMPORÂNEA

1.2. ACUPUNTURA URBANA

1.3. OS VAZIOS URBANOS COMO ESPAÇOS
EXPECTANTES

1.4. O ESPAÇO PÚBLICO URBANO

1.4.1. TIPOLOGIAS DE
ESPAÇOS PÚBLICOS

1.4.2. O IMPACTO DA VIDA
CONTEMPORÂNEA NO
ESPAÇO PÚBLICO



Img. 1

Evolução da cidade
de Nova Iorque.

1.1. A Cidade Contemporânea

“As cidades contemporâneas são assim profundamente heterogêneas, refletindo uma sociedade complexa e de indivíduos com aspirações e com práticas múltiplas.”⁷

7. ASCHER, François
*Novos Princípios do
Urbanismo Seguido de
Novos Compromissos
Urbanos um Léxico*
Livros Horizonte
2012, 3ª edição, p.105.

O processo de urbanização e/ou “modernização” não estagnou, continua em mudança, tal como as cidades. Este processo veio alterar a cidade tal como era conhecida, um centro urbano denso, alargando-se para as periferias e vilas rurais. Hoje, o conceito de cidade é bem diferente, é um espaço urbanizado extenso, descontínuo, heterogêneo, poli-nuclear, formando-se assim “metápoles”, segundo François Ascher.

As cidades, hoje, precisam de soluções urbanísticas adaptadas a variados contextos, ou seja, a solução é apelar à criatividade e não voltar às formas urbanas antigas. Não pensar a cidade contemporânea como uma continuidade urbanizada porque as cidades, hoje, são feitas de espaços completamente diferentes.

O centro de uma cidade era definido geometricamente, era o lugar mais acessível, o mais protegido e simbolicamente o mais rico. Todas as atividades e funções localizavam-se no centro, conferindo-lhe uma grande densidade e variada funcionalidade.

Nos dias de hoje, devido à “modernização”, este centro de cidade desapareceu, maioritariamente. O lugar de maior aglomeração deixou de ser o centro e passou a ser a via periférica, uma vez que, é com esta que se articula um grande número de atividades que se localizavam no antigo centro.

Ou seja, esta deslocação de atividades é permitida pelo simples fato de haver um maior número de trocas de informações, bens e pessoas, não havendo a necessidade de centralizar todas as atividades.

A Cidade Contemporânea, foi largamente concebida com base no uso do automóvel, durante o século XX, sendo o automóvel uma questão urbanística. Embora o automóvel tenha sido uma das principais questões que foram pensadas no desenvolvimento da Cidade Contemporânea, hoje, traz grandes questões ambientais, sociais e económicas.



▲ Img. 2
Vista aérea da cidade
do Porto.

◀ Img. 3
O conceito de que a
cidade varia com os
períodos
históricos
Machu Pichu, Peru.

8. ASCHER, François
*Novos Princípios do
Urbanismo Seguido de
Novos Compromissos
Urbanos um Léxico*
Livros Horizonte,
2012, 3ª edição, p.123.

“O centro antigo das aglomerações não assegura mais do que um número limitado de funções porque as estruturas urbanas são cada vez mais multipolares. Contudo, é necessário polarizar ainda melhor o espaço metropolitano para beneficiar de economias de escala e de transportes e para axializar, tanto quanto possível, as deslocações.” ⁸

No entanto, qualquer problema urbano que implique o automóvel desencadeia grandes debates sobre questões sociais, acabando por haver dois tipos diferenciados de pessoas, aquelas que apoiam o uso do automóvel, normalmente habitam a periferia e as suas deslocações dependem do automóvel, e aquelas que apoiam as restrições que se começam a colocar em várias cidades europeias, habitam a cidade-centro utilizando transportes coletivos para se deslocar.

9. ASCHER, François
*Novos Princípios do
Urbanismo Seguido de
Novos Compromissos
Urbanos um Léxico*
Livros Horizonte,
2012, 3ª edição, p.137

“Constitui uma das principais questões para o futuro da cidade. Contudo, inscreve-se num tal número de desafios, tanto imediatos como sociais, que é preciso esforçar-se, quando os projectos urbanos o implicam, por decompor os problemas que ele põe de maneira a fazer salientar a complexidade e a poder construir assim compromissos inevitáveis.” ⁹

A mobilidade urbana evoluiu, hoje as deslocações pessoais são cada vez mais diversas, ou seja, desejam escolhas, quer seja o automóvel, transportes públicos, a bicicleta. Na cidade Contemporânea os percursos urbanos são diversos mas mesmo com uma evolução da malha urbana nos transportes, ainda se sente uma grande diferença entre as zonas densas da cidade, que possibilitam variadas hipóteses de transportes públicos e de ligações intermodais, em comparação com zonas pouco densas onde os meios individuais são indispensáveis. Intermodalidade é um conjunto de fatores: lugares (estacionamentos, estações de transportes), produtos (ex.: flexibilidade no transporte de bicicletas), organização e informação de transportes públicos, incentivos e sistemas de tarifas. O desenvolvimento da intermodalidade urbana permite a transformação e/ou desenvolvimento de locais que já são considerados centrais, tornando-os também lugar de conexão entre outras redes, ou seja,



◀ Img. 4

A cidade foi pensada para o cidadão, o carro tem um uso secundário Oslo.



◀ Img. 5

Oslo vai proibir permanentemente a circulação automóvel no centro da cidade até 2019.



◀ Img.6

O carro ocupa um lugar central na Cidade Contemporânea

10. ASCHER, François
*Novos Princípios
do Urbanismo
Seguido de Novos
Compromissos
Urbanos um Léxico*
Livros Horizonte,
2012, 3ª edição, p.142

“Implica o abandono de lógicas modais especializadas, transferência de competências em matéria de circulação e estacionamento e o recuo das ideologias simplistas antiautomóvel.”¹⁰

Apoiando-me no pensamento de François Ascher, o conceito de cidade pode ser dividido em dois, social e espacial. Esta divisão pressupõe que existem trocas entre os que produzem os bens de subsistência e os que produzem os bens manufaturados. Ou seja, as dimensões das cidades dependem dos meios de transporte e armazenamento de bens, depende da gestão urbana dos fluxos e dos serviços (redes viárias, esgotos, águas, etc.).

O desenvolvimento dos transportes e das telecomunicações tornaram-se um elemento direto para a produtividade e fluidez das cidades.

As cidades, quer sejam formadas de raiz (ex.: Brasília, Brasil) ou sejam um resultado espontâneo (ex.: Porto, Portugal), refletem as lógicas das sociedades que as constroem. Como tal, a cidade é um reflexo das mudanças culturais e sociais da sociedade, uma vez que ao concentrarem um grande número populacional, concentram também as suas potencialidades e os seus problemas. A cidade é um sistema aberto em mudança e bastante complexo que se manifesta na ‘modernização’ da sociedade. Este processo de ‘modernização’ encontra-se em aberto, uma vez que a sociedade está em constante mudança e evolução.

11. ASCHER, François
*Novos Princípios do
Urbanismo Seguido
de Novos Compromissos Urbanos um
Léxico*
Livros Horizonte,
2012, 3ª edição, p.142

“O desenvolvimento local passa hoje cada vez mais pela capacidade de atrair as camadas médias jovens e qualificadas. O que não deixa de colocar toda a espécie de problemas.”¹¹

A vida urbana, a variação e a dimensão do mercado de trabalho, a presença de equipamentos coletivos públicos e privados, são hoje, variáveis que decidem as escolhas residenciais e profissionais. Esta atratividade urbana constitui um grande desenvolvimento da cidade.

No entanto, existe um grande número de atividades que podem ser atraídos por recursos locais específicos de cada cidade, sendo uma ‘imagem de marca’ da cidade. Dando o exemplo da cidade do Porto, a ‘imagem de marca’ da cidade passa, não só pela produção do famoso Vinho do Porto mas também, nos últimos anos, pelas diversas atividades culturais, que deste modo desenvolvem a cidade tornando-a um dos principais pontos turísticos da Europa.

Hoje, as cidades mais dinâmicas são aquelas onde a oferta de trabalho é maior e mais diversificada, onde existe uma pluralidade de atividades e equipamentos e onde a mobilidade é mais fácil. A acessibilidade passa pela concentração espacial e pela ‘velocidade’ à qual podemos atingir diferentes pontos.

13. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana,
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ª edição, p.57

“Não esquecer que a cidade é o cenário do encontro. Gregária por definição, a cidade é o centro a partir do qual se criaram os códigos de convivência.”¹³



Img. 7 ►
Foto aérea da Cidade
de Brasília

Img. 8 ►
Cidade do Porto,
crescimento
urbano aleatório

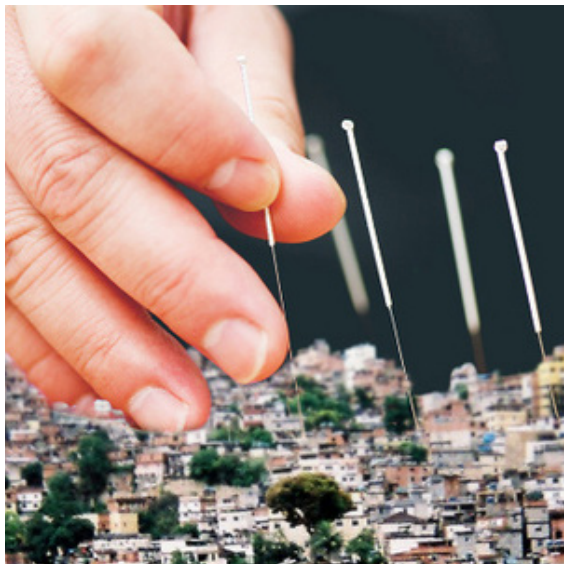


Img. 9 ►
Nova imagem do Porto
logótipo





◀ **Img. 10**
Á Ópera de Arame,
 Curitiba é um exemplo
 de transformação
 rápida motivada pela
 acupuntura urbana.



◀ **Img. 11**
 A cidade é o objeto
 de estudo da
 acunputura urbana

1.2. Acupuntura Urbana

“Uma boa acupuntura urbana seria provocar o conhecimento de cada um sobre sua cidade. Quantas pessoas, na verdade, conhecem sua própria cidade? Dificilmente alguém respeita o que não conhece. Mas como respeitar se você não entende sua cidade?”¹⁴

14. LERNER, Jaime

Acupuntura Urbana,

Editora Record

Rio de Janeiro –

São Paulo, 2013

7ª edição, p.53

A acupuntura urbana é uma metodologia usada para a intervenção e a revitalização de meios urbanos decadentes.

A acupuntura urbana considera as cidades como organismos vivos e aponta áreas específicas degradadas que necessitam de intervenção. Os projetos de requalificação atuam assim como agulhas que revitalizam o todo pela revitalização das partes.

Ao entender a cidade como um todo, um organismo vivo, a acupuntura urbana promove uma estratégia geral e estabelece determinados núcleos de intervenção, estratégia que encontra paralelo com a acupuntura tradicional.

A acupuntura urbana aplica-se em diversas formas de intervenção, ou seja, proporciona mudanças culturais como no caso do Museu Guggenheim de Bilbao, de Frank Gehry. Outras vezes surge de forma mais sutil, por meio de um toque de genialidade, como a pirâmide do Louvre em Paris. Em outros casos surge da necessidade de recuperar a cidade de ‘feridas’ produzidas pelo Homem na natureza, como acontece nas pedreiras. O aproveitamento dessas paisagens e as correções realizadas são classificadas por Lerner como acupuntura de excelentes resultados, sendo exemplos disso a Ópera de Arame em Curitiba ou o Estádio Municipal de Braga, da autoria de Eduardo Souto Moura.

15. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ª edição, p.7.

“Sempre tive a ilusão e a esperança de que, com uma picada de agulha, seria possível curar doenças. O princípio de recuperar a energia de um ponto doente ou cansado por meio de um simples toque tem a ver com a revitalização deste ponto e da área ao seu redor. Acredito que algumas “magias” da medicina podem, e devem, ser aplicadas às cidades, pois muitas delas estão doentes (...) Assim como a medicina necessita da interação entre médico e paciente, em urbanismo também é preciso fazer a cidade reagir. Cutucar uma área de tal maneira que ela possa ajudar a curar, melhorar, criar reações positivas e em cadeia. É indispensável intervir para revitalizar.”¹⁵

Jaime Lerner sublinha, no entanto que, nem sempre a acupuntura se traduz em obras. Em alguns casos é a introdução de um novo costume, um hábito que cria condições positivas para a transformação, nem sempre se trata de uma ação planeada. Como exemplo, Lerner aponta as deli stores de Nova Iorque que foram introduzidas na cidade por intermédio de emigrantes coreanos. Essas lojas, que hoje fazem parte da cultura nova iorquina, ao estarem abertas 24 horas, garantem não só o abastecimento, mas também a animação a todos os cantos da Cidade.

Esses espaços proporcionam luz e um ponto de encontro para as pessoas que fazem as suas compras, gerando uma sensação de conforto e segurança no local. Além disso, ao funcionarem ininterruptamente, essas lojas estabelecem uma referência importante na cidade, como salienta Lerner na sua afirmação,

16. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ª edição, p.12.

“(...) esses coreanos desconhecidos e seus pequenos comércios ajudam a fazer uma boa acupuntura urbana em Nova Iorque. Melhor do que qualquer programa de animação cultural poderia fazer.”¹⁶



◀ Img. 12

O estádio do Braga foi construído no lugar de uma antiga pedreira.

◀ Img. 13

As lojas de conveniência estabelecem referências importantes na paisagem urbana de Nova Iorque.



1.3. Os Vazios Urbanos como Espaços Expectantes

“Vazio urbano é uma expressão com alguma ambiguidade: até porque a terra pode não estar literalmente vazia mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios...No sentido mais geral denota áreas encravadas na cidade consolidada, podendo fazer esquecer outros “vazios”, menos valorizáveis, os das periferias incompletas ou fragmentadas, cujo aproveitamento poderá ser decisivo para reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra.”¹⁷

17. PORTAS, Nuno

Cadernos do

Urbanismo nº2

Do Vazio ao Cheio

Os ‘vazios urbanos’ surgem na cidade devido a situações de desenvolvimento, muitos destes vazios, em alguma altura na história da cidade já foram bastante relevantes, mas devido à ‘modernização’ deixaram de o ser.

Focando-me nas linhas férreas, onde este tipo de abandono é uma constante, quer seja em Portugal como um pouco por todo o mundo, este tipo de ‘vazios’ foram surgindo ou porque as linhas férreas não cumpriam as necessidades exigidas, quer seja, pela desatualização das linhas, quer seja, por não cumprirem com o tráfego exigido.

Em Nova Iorque, Estados Unidos da América a High Line representa um espaço expectante devido ao seu potencial de projeto. São mais de 2km de linhas férreas que se encontram inutilizadas, o abandono deveu-se à ‘modernização’ da cidade, foram criadas alternativas mais eficazes fazendo com que este traçado fica-se sem uso. Com o passar dos anos houve a necessidade de desenvolver um projeto para este espaço, uma vez que era bastante visível a sua degradação tornando esta zona de Nova Iorque mais precária, assim deu-se a criação de um jardim suspenso para a cidade, com alternativas de zonas de estar e cafés espalhados por estes 2km de extensão, tornando a High Line um novo centro turístico.

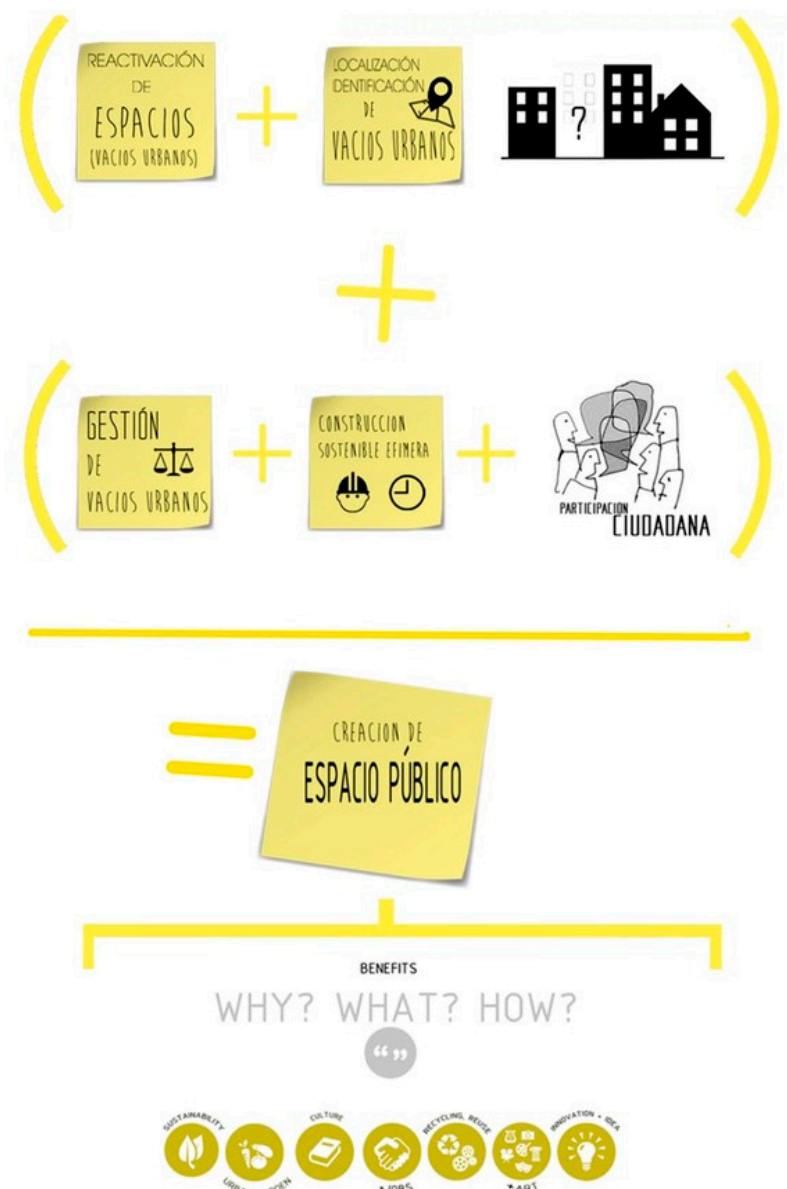
A High Line é um perfeito exemplo de um ‘vazio urbano’ como espaço expectante, este vazio no centro da cidade tornou-se uma potencialidade na cidade de Nova Iorque, a sua construção foi feita por fases, um pouco para perceber a sua mais valia e para que pudesse ser ajustado conforme as necessidades da população, tornou-se um projeto eficaz de desenvolvimento urbano, o espaço abandonado contribuiu para uma unificação da malha urbana, tornando-se parte da evolução da cidade.

“É verdade que os vazios tendem a se transformar em oportunidades previsíveis embora sem prazo: foi assim com as velhas fábricas, galpões, matadouros, etc; foi assim com as faixas ferroviárias ou portuárias, à medida que se implantaram novas comunicações e plataformas logísticas; é agora assim com a corrida aos terrenos militares obsoletos e a outros equipamentos públicos que foram sendo substituídos, como mercados, hospitais, penitenciárias ou antigas universidades e, também já estão a sê-las, extensas áreas periféricas de indústrias e entrepostos bem mais modernos em processo de relocação para outras regiões ou países.

Esta dinâmica de transformação dos vazios em oportunidades tem, ou melhor, pode ter, potencialidades positivas (de renovação funcional ou ambiental), mas também pode ter efeitos perversos se essas potencialidades não forem orientadas pelas autoridades como elementos estratégicos para reestruturação do território urbano ou metropolitano.”¹⁸

18. PORTAS, Nuno
Cadernos do
Urbanismo nº2
Do Vazio ao Cheio

No entanto, apesar do sucesso da High Line, existem muitas cidades que se deparam com ‘vazios urbanos’ ao abandono e não sabem como os tornar parte da cidade, esquecendo-se que estes espaços tem de ser vistos em conjunto, ou seja, desenvolvê-los através da metodologia da acupuntura urbana, pois só assim provocam uma forte mudança na cidade.



Img. 15 ►
 Como pensar os Vazios
 Urbanos



◀ Img. 16
Central Park
 Nova Iorque.



◀ Img. 17
 As suas instalações fo-
 ram reconvertidas num
 espaço cultural
 Matadero Madrid



◀ Img. 18
Revitalização de
uma zona
degradada da cidade.
 Superkilen, Copenhaga

O que define então ‘vazios urbanos’?

Apoiando-me na Trienal de Arquitetura de Lisboa, realizada em 2007, e que tinha como tema os Vazios Urbanos, vejo este conceito de ‘vazios urbanos’ de duas maneiras, vazios com a possibilidade de edificação e vazios pensados, ou seja, a cidade precisa de estruturalmente pensar estes vazios, tornando-os espaço de respiro (espaços expectantes).

“A vegetação pode ser uma boa acupuntura urbana. Cidades que às vezes não têm grandes atrativos em determinadas regiões mudam radicalmente quando são arborizadas. Muitas cidades conseguem ganhar unidade por meio da vegetação intensa.”¹⁹

‘Vazios urbanos’ são espaços à espera de requalificação, não necessariamente espaços vazios de construção mas sim espaços vazios de uso.

Quando se fala de espaços expectantes pode-se contar com dois tipos de espaços, os chamados ‘vazios urbanos’ e os espaços rurais. Existem espaços na cidade que foram industrializados e depois abandonados e aqueles que nunca foram construídos, dois tipos completamente distintos e ambos podem ser considerados espaços expectantes.

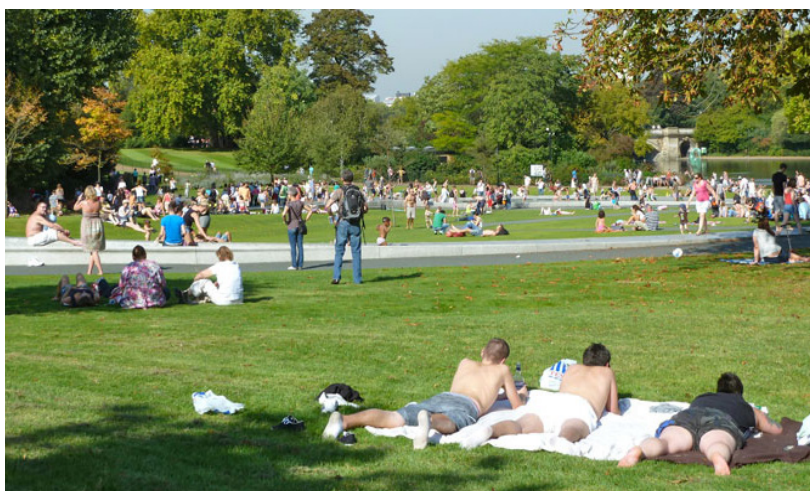
São espaços que ficaram parados na cidade e no tempo. São espaços com história, que nem sempre estiveram vagos mas devido a mudanças de funções, de incapacidade de resposta à função que executavam, tornaram-se espaços abandonados. Estes espaços viram as suas funções saírem mas nada veio em sua substituição. Pela cidade encontram-se diversos espaços com este caráter, ou seja, que se encontram à espera de algo para voltarem a fazer parte da cidade, tanto a nível social, económico e/ou cultural.

Os espaços expectantes ao encontrarem-se ao abandono rapidamente se tornam em espaços de lixo. O estado de abandono e de degradação em que se encontram coloca em causa as suas oportunidades de regeneração urbana no local onde se inserem.

Os chamados ‘vazios urbanos’ da cidade têm de ser pensados como organismos vivos, sendo intervencionados como um todo, no entanto, pensados individualmente. A reabilitação destes espaços tem como finalidade melhorar a qualidade de vida dos utilizadores e, por isso, devem ser pensados em conjunto, cidade, mas explorados individualmente, de maneira a corresponder ao que é necessário na zona de intervenção tornando os espaços uma parte de um todo, dando continuidade ao tecido urbano.

Falando especificamente da ponte como um ‘vazio urbano’ a ser reabilitado, torna-se necessário explorar individualmente o espaço mas pensar como esta intervenção se interliga com o todo, a cidade. Não podendo intervir na ponte como um objeto isolado, porque não o é, mas desenvolver um desenho do espaço público que permita a integração de funções.

15. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ª edição, p.75.



◀ Img. 19
O espaço público é um
lugar de relação e
contato entre pessoas.



◀ Img. 20
O espaço público é
onde as pessoas
passam grande parte
do seu tempo.
É onde se expressam
coletivamente.

1.4. Espaço Público Urbano

Falar de cidade é ainda falar de “espaço público”, porque o espaço público, tal como a cidade, é das pessoas que o frequentam e, portanto, é nas praças e ruas da cidade que se estabelece, materializa e expressa a relação entre os seus cidadãos. Segundo Jordi Borja, o espaço público é a cidade, e a história de um é consequência da história do outro.

É no espaço público que se desenvolvem atividades coletivas, como o convívio e trocas entre os diversos grupos que compõem a sociedade urbana.

O espaço público está fortemente ligado ao simbolismo das cidades, à ideia de propriedade de um espaço por parte de todos devido à forma como ele se relaciona na nossa mente com aspetos que nos são familiares, que marcam o lugar da nossa consciência, que criam uma imagem de referência e marca aquilo que chamamos de conhecimento de lugar.

O simbolismo identifica a sociedade no seu espaço e é algo que está intrínseco a todas as sociedades podendo ser motivada por motivos de ordem vária, tais como, social, político, religioso e cultural. Todos servem para identificar uma sociedade ou determinadas crenças.

No texto sobre “Simbolismo do espaço público e identidade social de Eric Pol e Sergi Valera, em Design de espaço público, deslocação e proximidade” de Pedro Brandão, o aspeto de apropriação psicológica do espaço através do simbolismo torna-se o objetivo principal das intervenções no espaço público, responsável pela preservação da memória do indivíduo e consequentemente com a identificação com o lugar, e caracterizam-no com “Simbolismo à priori” e “Simbolismo à posteriori” numa visão qualitativa do espaço público e tendo em conta a longevidade da intervenção desde a sua génese, ao seu percurso no tempo, ou seja, o significado evolutivo da mesma.

O espaço público como simbolismo à priori é característico dos espaços públicos tradicionais, aqueles que na nossa mente são imagens identificadoras do lugar e apropriação do espaço. São aqueles lugares como parques, praças, ruas ou avenidas que possuem uma grande carga histórica associada.

O espaço público como simbolismo à posteriori são característicos dos espaços públicos contemporâneos, que dão resposta a várias funções, como os centros comerciais, em que cada um desenha a imagem simbólica do mesmo independentemente das funções que tiver.



◀ Img. 21
O espaço público possui um forte caráter transformador dos locais.
 Praça de Lisboa, Porto.



◀ Img. 22
O simbolismo à priori é característico dos espaços públicos tradicionais.
 Praça do Comércio, Lisboa.



◀ Img. 23
O simbolismo à posteriori é característico dos espaços contemporâneos.
 Metropol Parasol, Sevilha.

Os autores referenciam também o simbolismo do espaço como valor empírico, a imagem que criamos na nossa mente que nos faz reconhecer um lugar e fazer parte dele. Falam em monumentalidade e simbolismo como fatores insuficientes para o sucesso do espaço público, pois estes dois aspetos por si só não contribuem para uma saudável presença pública, se a eles não forem acumulados conceitos como participação e apropriação, uma vez que o espaço público deve funcionar ultimamente como um impulsionador de vivências sociais e ser palco de exposição do interesse do cidadão da cidade.

Sobre o espaço público L. S. Baptista escreve que:

20. Baptista, L. S. *“Mais móvel e volátil, mais dinâmico e instável, o espaço público contemporâneo é estruturalmente plural, heterogêneo e heterotópico. Sendo um campo simultaneamente de participação e contestação, é atravessado não só por partilhas e consensos, mas também por tensões e conflitos. De facto, o espaço público é sempre um espaço de acção simultaneamente confluyente e divergente.”*²⁰

Espaços Públicos,
Arq./a Revista
de Arquitetura
e Arte nº73
Setembro 2009, p.7

Paolo Favole refere que o tema da praça era substancialmente indiferente para os arquitetos Modernos. O movimento moderno estava mais preocupado com questões de outra natureza. Explica ainda que, foram vários os motivos deste desinteresse, desde a preferência de projetar edifícios isolados que rompessem com a tradicional continuidade das fachadas, ao deslocamento das vivendas para a periferia das cidades.

É notório, no entanto, que nos últimos anos tem havido um grande esforço para contrariar esta tendência de degradação, trazendo de novo as pessoas para o espaço público.

1.4.1. Tipologias de Espaços Públicos

Kevin Lynch caracteriza os tipos de espaços públicos existentes nas cidades por classes, subdividindo-os em cinco classes distintas, os Parques Regionais, os Parques Urbanos, os Parques Lineares, os Baldios e as Praças.

PARQUES REGIONAIS

Este tipo de espaços localizam-se geralmente nas zonas periféricas das cidades e são utilizados para as mais diversas atividades, tais como, locais onde se pode passar o dia com a família em contato direto com a Natureza. Estes parques possuem uma escala muito alargada e contemplam por norma uma vasta gama de atividades ao ar livre.

PARQUES URBANOS

Este tipo de espaços possuem uma escala muito inferior à registada nos Parques Regionais dado que, a abrangência populacional é também ela menor e a sua localização é muito estratégica e na maior parte das vezes inteiramente ligada à estrutura da malha urbana. Este tipo de estruturas situam-se geralmente nas zonas mais centrais das cidades e funcionam como espaços coletivos de uso diário.

PARQUES LINEARES

Estas estruturas têm uma função de auxílio no trajeto urbano, ligando vários pontos, geralmente pelo intermédio de vias pedonais ou de ciclovias. Este espaço é também ele de dimensão considerável e muitas vezes acompanha o trajeto de cursos de água. A imagem é uma das principais preocupações nestes parques, procurando transmitir calma e serenidade em todo o seu percurso, sendo que a natureza em regra é um elemento sempre presente.



◀ Img 24

O Parque Nacional Peneda Gerês é um exemplo da tipologia de parque regional de Kevin Lynch.



◀ Img 25

O Parque da Cidade no Porto é um exemplo de Parque Urbano.



◀ Img 26

Os Parques Lineares são geralmente percursos urbanos que se associam muitas vezes a elementos como cursos de água.

Cheonggyecheon, Seul.



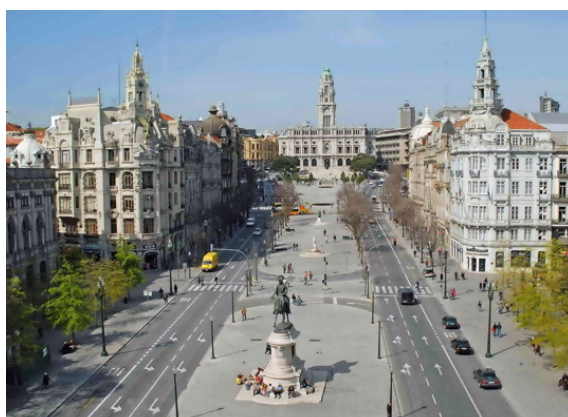
◀ Img.27

Os Baldios são importantes porque trazem oportunidades e alternativas à cidade.



◀ Img.28

A Praça é o espaço que melhor representa os valores de uma sociedade. Times Square, Nova Iorque.



◀ Img.29

A Avenida dos Aliados é a Praça mais emblemática da cidade do Porto.

BALDIOS

—
Estes são espaços de extrema importância nas nossas cidades pois trazem alternativas.

São espaços que por vezes guardam algumas memórias do passado e que podem ser utilizados hoje ou amanhã, sendo transformados naquilo que a cidade precisa. São espaços de alternativa que permitem o crescimento.

PRAÇAS

—
Este espaço difere de todos os outros uma vez que possui um peso histórico muito forte e que marcou o desenvolvimento urbano, principalmente das cidades europeias. Este espaço é visto como o “palco da cidade”, como lugar de interação social, lugar multifuncional e lugar de passagem. É caracterizado maioritariamente pelo seu fluxo pedonal e é um espaço que também se subdivide em classes.

“A praça pretende ser um centro de actividades no coração de uma área urbana intensiva. Normalmente é pavimentada, fechada por estruturas de elevada densidade e rodeada por ruas, ou está em contacto com elas. Contém características que pretendem atrair grupos de pessoas e facilitar encontros: fontes, bancos, abrigos ou outras coisas semelhantes.”²¹

21. LYNCH, Kevin,
A Boa Forma da Cidade
Edições 70
Lisboa, 1981,
p.413.



◀ Img. 30

O individualismo é uma das principais causas para os problemas urbanos contemporâneos.



◀ Img. 31

Atualmente, muitas pessoas refugiam-se nas tecnologias, socializando virtualmente.

Img. 32 ▶

A tecnologia permite-nos viver isolados do mundo que nos rodeia, na nossa 'bolha social'.



1.4.2. O Impacto da Vida Contemporânea no Espaço Público

Com o aparecimento do automóvel emergiu também um novo estilo de vida, muito mais individualista, em grande parte impulsionado por este meio de transporte.

Com o automóvel e também com os novos meios de comunicação, os telemóveis, o e-mail, a internet, a televisão, as pessoas que são seres sociais por natureza, que vivem em comunidade, tornaram-se seres cada vez mais individuais.

Este modo de vida foi, aos poucos, ganhando impacto em relação ao que até então era a norma. Quer o impacto do automóvel e os problemas que com ele advém, como a poluição sonora e ambiental, assim como, as comunicações e os centros comerciais, são por nós identificados como fatores externos no que toca a fatores conducentes e problemas urbanos.

Relativamente ao tema do automóvel e das comunicações, Jan Gehl, refere que,

*“O rápido e vasto desenvolvimento dos novos meios de publicação e electrónica forneceu às pessoas uma interminável avalanche de informações sobre a comunidade e o mundo em geral.”*²²

Um fluxo interminável de oportunidades para a comunicação indireta de pessoa para pessoa emergiu. Primeiro foi o telégrafo, depois o telefone, o telemóvel, o e-mail e a internet.

Na primeira década do novo milénio aparece o smartphone que combina num aparelho portátil o potencial de todos os outros meios de comunicação anteriormente referidos, exacerbando ainda mais o problema.

A mobilidade individual proporcionada pelos automóveis, assim como o desenvolvimento de formas baratas de viagens a longa distância produziram novas oportunidades para que as pessoas conhecessem outras pessoas e locais, levando-as muitas vezes a esquecerem-se do meio que as rodeia.

22. Gehl, J. e Gemzoe, L.
Novos Espaços Urbanos,
Editorial Gustavo Gili, SA,
Barcelona, 2002,
p. 13.



◀ Img. 33

No dia do Yom Kippur em Jerusalém, as estradas esvaziam-se.



◀ Img. 34

Em Jerusalém toda a gente, religiosa ou não, respeita as regras do Dia do Perdão.



◀ Img. 35

No dia do Yom Kippur todo o cenário urbano pertence ao peão.

Lerner relata-nos uma experiência social em Jerusalém sobre a qual escreve:

“No dia do Yom Kippur²³, em Jerusalém, pode-se ouvir o som deste momento mágico. Pouco a pouco, a cidade vai silenciando, os ruídos diminuem, não há mais sons, apenas sussurros.

Os carros pararam. Não há poucos carros como num fim de semana ou feriado. Nenhum! Nenhum carro. As pessoas caminham nas pistas dos automóveis. Os carros, todos estacionados, como se estivessem abandonados. Nada de barulho de caminhões, ônibus, camionetes, nada de motores, nada, absolutamente nada rola sobre as ruas. Há um grande sussurro na cidade e as pessoas andam silenciosamente, calçando tênis ou alpargatas. Nada que faça barulho. Há uma vontade imensa de passear pelas ruas, sem medo dos antigos ocupantes. As conversas produzem uma espécie de murmúrio. Um santo murmúrio.

No dia do perdão tudo para em Jerusalém. Em outras cidades há um pequeno movimento, mas em Jerusalém tudo para mesmo. É uma lei que todos respeitam, religiosos ou não. Velhos, jovens, crianças caminham para as sinagogas (...)

Grupos de jovens conversam sentados na rua. A saída da sinagoga se estende pelas ruas, a conversação dura horas e horas. Deixando de parte a religião, de repente você se apercebe que é um grande papo.

*Ruas sem carros me fazem pensar numa greve de carros. Um acordo que todos os moradores de todas as cidades do mundo deveriam fazer para saber como as cidades ficam melhor sem os carros. Que o silêncio é importante como qualidade de vida (...)*²⁴

23. O dia de Yom Kippur é o Dia do Perdão, uma das datas mais importantes do Judaísmo.

24. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana, Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013,
7ª edição, p.90-91.

CAPÍTULO 2. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

2.1. HIGH LINE, NOVA IORQUE, EUA

2.2. "ESTO NO ES UN SOLAR"

2.3. SKYLODGE ADVENTURE

2.4. 9H NINE HOURS



▲
 Img. 36
 Diagrama de usos.

2.1. High Line, Nova Iorque

Arquitetos

James Corner Field Operations (Project Lead)

Diller Scofidio + Renfro e Piet Oudolf

Localização

Nova Iorque, EUA

Área

2,5 km (aproximadamente)

Ano

2009

“Preservation and innovation come together through the adaptive reuse of the existing structure into a new, compelling, one-of-a-kind recreational amenity and public promenade.”²⁵

25. Field Operations,

<http://www.fielddope-rations.net/project-details/project/high-line-section-3.html>
05/09/2015

A High Line é uma estrutura férrea a cerca de 8m de altura que ficou inutilizada em 1980, percorria três bairros em Nova Iorque, transportando bens a partir da maior zona industrial de Manhattan.

O projeto de reabilitação da linha férrea consistiu em convertê-la num parque verde ‘suspense’ sobre a cidade. Além dos jardins criados, foram instalados bancos para leitura, descanso ou para simplesmente apreciar a nova vista sobre Nova Iorque e o rio Hudson.

Com as novas atividades que foram implantadas pelos projetistas, os edifícios abandonados (armazéns e fábricas) que se encontravam junto a High Line, também começaram a ser revitalizados, uma vez que a reabilitação da linha férrea trouxe uma nova oportunidade a estes bairros que se encontravam um pouco abandonados. Os edifícios adjacentes começaram a ser convertidos em galerias de arte, gabinetes de design, restaurantes, lojas, museus e residências.



◀Img. 37
Vista aérea



26. LERNER, Jaime
Acupuntura Urbana
Editora Record
Rio de Janeiro –
São Paulo, 2013
7ª edição, p.59

“Mas, às vezes, apenas um gesto criativo é uma acupuntura tão poderoso que faz avançar.” ²⁶

O projeto da High Line foi dividido em três fases: a primeira fase abriu as portas ao público a 9 de Junho de 2009, estendia-se entre Gansevoort Street até West 20th Street. A segunda fase abriu portas ao público a 8 de Junho de 2011, estendia-se entre West 20th Street até West 30th Street. A terceira fase abriu portas ao público a 21 de Setembro de 2014.

27. AUGÉ, Marc,
Não Lugares – Introdução a uma antropologia da sobremodernidade
Bertrand Editora,
1994,
p.29 e 30.

“As culturas «sofrem alterações» como a madeira verde, e não constituem nunca totalidades acabadas (por razões extrínsecas e intrínsecas).” ²⁷

A referência projetual da High Line aplica-se conceptualmente ao projeto desenvolvido no capítulo quatro, uma vez que, é o um exemplo perfeito de requalificação urbana. A reabilitação da linha férrea numa zona pública, tornando a High Line uma atração para a população local e uma nova atração turística. A reabilitação das áreas envolventes, como fábricas antigas e armazéns abandonados, em equipamentos públicos qualificados e habitação torna a área novamente atrativa e ganha uma nova procura por parte da população.



▲ Img. 38
High Line
antes

◀ Img. 39
High Line
depois
Mobiliário
Urbano

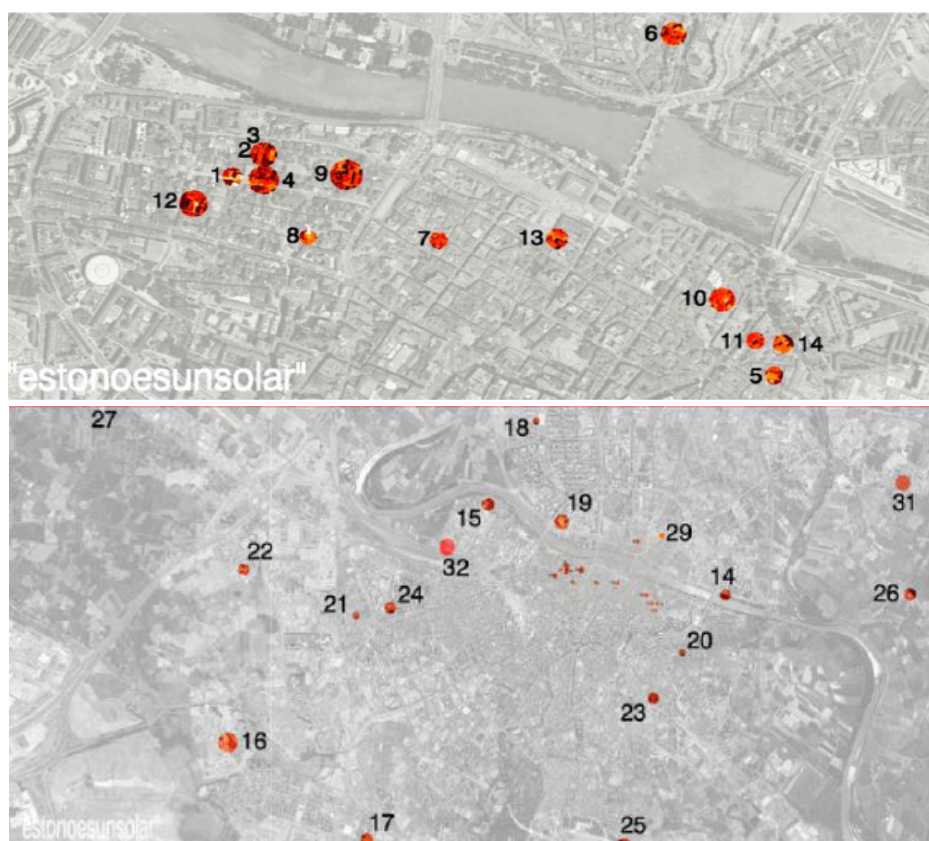
Quando se fala de requalificação tem de se ter em consideração que apesar do projeto de Requalificação se centrar numa área específica, neste caso a High Line, temos que ter em conta que, para o projeto ser viável, é necessário reabilitar várias zonas para tornar a área de intervenção capaz de se “auto-sustentar”, ou seja, que não seja um ponto único de interesse no meio de uma área inóspita e abandonada.

“(...) o espaço do seu crescimento ou da sua regressão é um espaço histórico, independentemente do facto da sua manutenção, expansão ou desaparecimento.”²⁸

A zona ao redor da High Line, após a intervenção que sofreu, foi vista com outros olhos, as oportunidades de negócio na área cresceram devido a este novo olhar sobre a cidade, uma zona antes deixada ao abandono tornou-se numa área bastante procurada e dinamizada, sendo vista como um todo e não como um só objeto.

28. AUGÉ, Marc,
Não Lugares –
Introdução a uma
antropologia da
sobremodernidade
Bertrand Editora,
1994,
p. 65.

Img. 40 ►
Espaço n.º11 da
intervenção, onde
podemos ver o
antes e depois.



► Img. 41
Vários locais
de intervenção
do projeto.

2.2. 'Esto No Es Un Solar' Saragoja

Arquitetos

Patrizia Di Monte e Ignacio Grávalos

Localização

Saragoça, Espanha

Área

42.000 m²

Ano

2009 e 2010

O projeto visava a intervenção de 29 locais (14 em 2009 e 15 em 2010) que tinha como objetivo reabilitar espaços 'vazios' convertendo-os em espaços públicos.

É um projeto pensado no conceito de acupuntura urbana, neste caso, os diversos espaços são projetados e executados em conjunto.

A primeira fase do projeto foi no centro histórico da cidade espanhola de Saragoça, onde se identificaram vários espaços abandonados e vazios. O importante era intervir em espaços expectantes existentes neste tecido urbano, de modo a conseguir a melhoria da qualidade de vida da população que residia no local e a revitalização dos mesmos. A inexistência de espaços públicos levou ao desenvolvimento e à necessidade desta intervenção. São espaços de pequena dimensão, pois os lotes em questão dizem respeito a pequenos prédios que existiram no centro histórico.

Em conjunto com a população projetaram-se os vários espaços, no entanto, mantendo o caráter de 'vazio', ou seja, um espaço aberto no meio do edificado e espaços de caráter público.

Todos os espaços foram projetados para corresponder às necessidades da população, criaram-se espaços desportivos, espaços de jogos infantis, espaços de encontro e jogos para idosos, bem como, hortas urbanas para servir a população do centro. Os espaços de intervenção são de propriedade pública e privada, e devido à necessidade de serem espaços de caráter efêmero, tiveram a necessidade de utilizar materiais leves, recicláveis e reciclados, pois os que são de propriedade privada podem mudar a qualquer altura.

Após a finalização do projeto, que consistiu na recuperação de 14 espaços, assistiu-se a um grande sucesso do mesmo e houve a necessidade, após análise de outros espaços expectantes, fora do centro histórico, de expansão do projeto de acupuntura urbana, atuando em espaços de maior dimensão, mas que se encontravam igualmente ao abandono.

Deste modo, foi possível atingir melhores condições de vida para os seus habitantes assim como a própria revitalização e regeneração da cidade, todo isto através da oferta de espaço público em terrenos que não tinham qualquer função, alterando imenso as dinâmicas sociais da cidade.

Conceptualmente o projeto aborda de forma semelhante o que é executado no caso prático da ponte. Pensar os ‘vazios urbanos’ como um todo, e assim, projetar individualmente o espaço para que melhor se adapte à área onde se insere.

No caso de Saragoça a inexistência de locais públicos de convívio, jogos e parques levou a necessidade deste projeto, tornando ‘vazios urbanos’ públicos e privados em espaços qualificados para a população. Tal como na área de estudo, que apesar de ser à beira rio, o que a torna uma área de eleição, é também uma área bastante degradada e com falta de espaços públicos qualificados.

Uma das grandes ameaças para esta zona de Vila Nova de Gaia é que se torne, tal como Saragoça, uma área habitacional intensa, sem qualquer tipo de espaços públicos.

“Uma boa acupuntura é ajudar a trazer gente para a rua, criar pontos de encontro e, principalmente, fazer com que cada função urbana catalise bem o encontro entre as pessoas.” ²⁹

29. LERNER, Jaime

Acupuntura Urbana

Editora Record

Rio de Janeiro –

São Paulo, 2013

7ª edição, p.45



◀ Img. 42

Espaço intervencionado.



◀ Img. 43

Reutilização de materiais.



◀ Img. 44

Novos espaços públicos
para uma melhor
qualidade de vida.



◀ **Img. 45**
Vista geral sobre
as cápsulas.



◀ **Img. 46**
As cápsulas são feitas
com alumínio aéreo
espacial e policarbonato
resistente à água.



◀ **Img. 47**
Casa de banho com vista
sobre o vale.

2.3. Skylodge Adventure Suite

Arquitetos
Nature Vive

Localização
Perú

Área
59m2

Ano
2013

30. JOHANSON, Mark,
The Guardian
Janeiro de 2016,
<https://www.theguardian.com/travel/2016/jan/05/skylodge-sacred-valley-peru-andes>

“Ferri is a master welder who designed each of these capsules himself in his shop in Urubamba,” says Serrano, who was part of the team that spent two months lugging the three-part capsules up the mountain. “The goal was to take the concept of a hanging “portaledge” tent from the mountaineering world and turn it into something anyone could enjoy.”³⁰

A empresa Nature Vive criou uma ‘cápsula’ em policarbonato, totalmente transparente, no Vale Sagrado do Peru. É possível dormir num quarto suspenso a 400 metros de altura onde se pode observar a tranquilidade e a mística das montanhas de Cusco. Para usufruir deste espaço único apenas tem de fazer uma escalada até ao seu quarto, existem apenas três suítes que no total albergam 8 pessoas.

As cápsulas são feitas à mão em alumínio aeroespacial e policarbonato resistente à água, sendo equipadas com quarto, zona de refeições e casa de banho privada, numa área de 7,30 m por 2,45m e com uma altura de 2,45 metros. Cada suite tem a casa de banho separada do quarto por uma parede isolada e é possível vedar a vista do exterior com cortinas, para uma maior privacidade.

32. JOHANSON, Mark
The Guardian
Janeiro de 2016
<https://www.theguardian.com/travel/2016/jan/05/skylodge-sacred-valley-peru-andes>

As cápsulas possuem 6 janelas e 4 condutas de ventilação, bem como, sistemas de iluminação a energia solar, que também é armazenada em baterias. A entrada/saída das cápsulas está localizada na parte superior para tornar o espaço mais seguro.

Toda a experiência de dormir nesta suite a 400 metros de altura será certamente única e tal como a proposta apresentada para a ponte algo acessível em poucos locais do mundo. O projeto no Peru mostra que pensar no impensável tem a sua lógica, a ponte Maria Pia é uma ‘montanha’ de ferro, que pode ser pensada além do seu propósito inicial. Criar oportunidades únicas no espaço pode ser a melhor maneira de torná-la um local ativo e tornar este espaço da cidade uma zona viva.

“It’s an audacious project located en route to one of the planet’s most visited man-made wonders: Machu Picchu.” ³²

A ponte torna-se assim, tal como o skylodge, um lugar único, onde a experiência de dormir ‘nas nuvens’ se adapta ao programa desenvolvido. Na ponte desenvolve-se um hotel cápsula, que busca os conceitos do skyloge, bem como, o habitar mínimo. Tendo também a possibilidade de criar outros locais de convívio e de encontro. Tornando a ponte não só num local de passagem mas num local de ficar.



◀ Img.48 |

A suite pode albergar 4 pessoas, possui uma cama de casal e duas individuais.



◀ Img.49 |

A entrada para a cápsula é realizada pelo topo por questões de segurança, existe ainda um pequeno deque onde é possível apreciar a vista sobre as montanhas.



◀ Img.50 |

A 400 metros de altura sobre o rio Urubamba, Perú.

$$1 + 7 + 1 = 9^h$$



Shower



Sleep



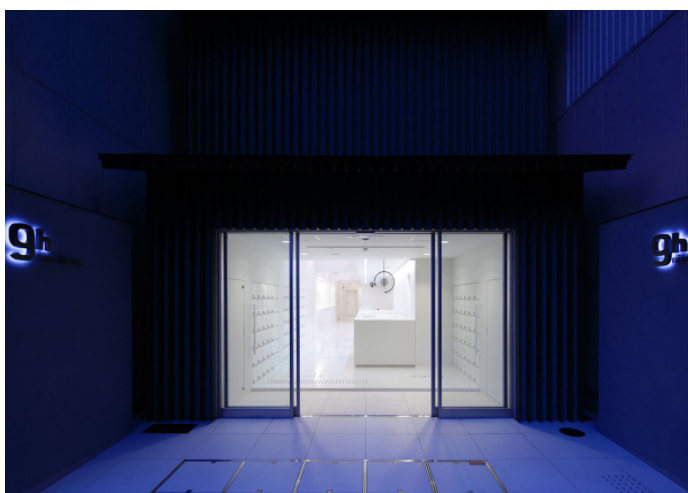
Rest



9 hours

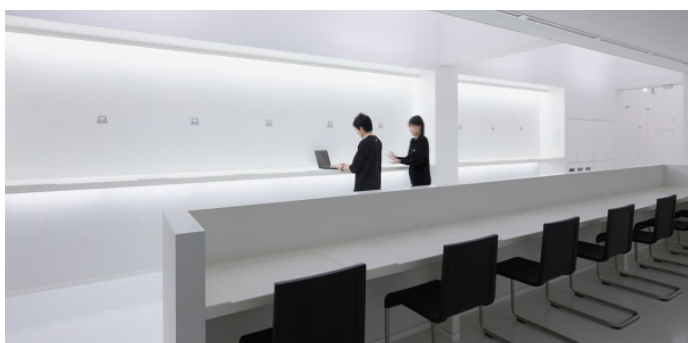
Img. 51

A política do
hotel cápsula.



Img. 52

O design do 9h hotel
é bastante neutro.



Img.53 |

Área lounge com internet.



Img. 54 |

O hotel cápsula está
dividido em zonas
femininas e masculinas,
para uma maior
privacidade e conforto
dos hóspedes.

2.4. 9h Nine Hours Hotel

Arquitetos

Design Studio S

Localização

Kyoto, Japão

Área

1.07m x 2.15m e altura de 1.08m

Ano

2009

O Japão é conhecido pela sua forma peculiar de projetar espaços, desde os anos 70 que dão a possibilidade de habitação mínima/ cápsulas, devido ao grande número de habitantes na cidade cada metro de espaço utilizado tem de ser eficaz e nada pode ser desperdiçado. Tendo isto em conta, o 9h Nine Hours hotel foi projectado tendo isto em mente. As cápsulas, inicialmente pensadas para satisfazer homens de negócios que perdiam o último comboio para casa, hoje abrangem toda a população, são uma maneira prática e económica de passar a noite na cidade.

“But the people behind Nine Hours believe you’re better off spending as little time as possible under their roof: just one hour to get ready for bed, seven hours to sleep, and one hour to get up in the morning. Of course, the timing isn’t strictly enforced — guests can actually stay up to 17 hours a night.” ³³

33. BYFORD, Sam
The Verge
Novembro de 2013,
<http://www.theverge.com/2013/11/11/5090066/nine-hours-sci-fi-capsule-hotel-in-kyoto>

A política do hotel passa por 1h para banho, 7h para dormir e 1h para repouso, ou seja, ao realizar o check-in é atribuída uma chave e um número de cápsula, após o check-in todas as instalações são separadas, ou seja, feminino e masculino, essa chave dá acesso a um cacifo onde pode guardar os seus pertences, depois pode dirigir-se à zona de balneários, onde todas as necessidades são fornecidas (toalha, shampoo, escova de dentes, pijama), as cápsulas depois encontram-se à sua disposição, sendo equipadas e insonorizadas para uma maior privacidade.

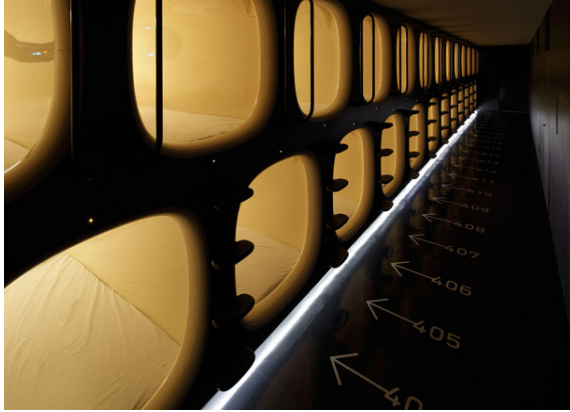
Todo o hotel tem um design minimalista, contendo apenas duas cores, preto e branco, tornando o espaço limpo e com pouco ruído visual, o espaço pensado ao pormenor dispõem de todas as comodidades e por todo o espaço existe sinalização bilingue (japonês e inglês) para facilitar a deslocação por todo o hotel.

Após a zona de check-in na entrada existe um lobby onde é possível aceder ao wi-fi fornecendo também uma área de estar para relaxar antes de dormir.

O hotel com 9 andares disponibiliza 125 cápsulas e situa-se perto da estação de comboios de Kawaramachi, as cápsulas são moldadas a plástico branco, equipadas com luz LED e um painel de controlo que permite controlar a luz e colocar alarme despertador, tendo também a possibilidade de serem “fechadas” através de uma cortina para dar uma maior privacidade ao seu utilizador.

“While 9h is a metaphor for an urban, in-transit evening stop-over, it is its spatial and temporal dialectic that succinctly describes its interdependent formula for the individual in a collective space. Unlike the West, where hotels derive their value from providing neutral, semi-specific spaces where guests are free to physically and vocally occupy every corner, 9h requires a guest to ‘read’ its spaces in both its literal and visceral sense. Within the flanking hours of recommended sleep a graphically instructional interior must be negotiated while sleep time is spent within a cocoon of physical and visual privacy.”³⁴

34. KALTENBACH, Christopher
Australia Design Review
Maio 2010
<https://www.australiandesignreview.com/interiors/1371-9h-capsule-hotel>



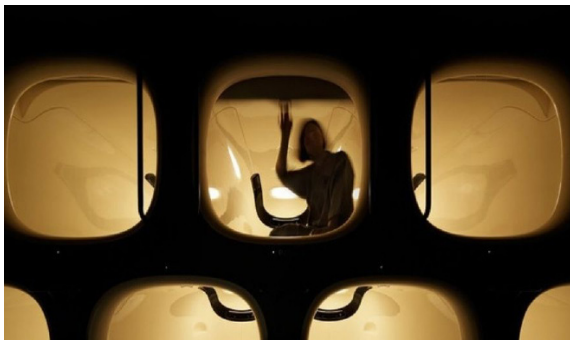
Img. 55 |

O ambiente contém luz de presenças para permitir a circulação sem incomodar quem já se encontra a descansar.



Img. 56 |

No interior das cápsulas não existem arestas, tornando assim o espaço mais agradável.



Img. 57

Existe a possibilidade de “fechar” a cápsula através de uma cortina, permitindo privacidade.

CAPÍTULO 3

CASO DE ESTUDO

3.1. A PONTE MARIA PIA

3.2. ÁREA DE INTERVENÇÃO

3.3. ESTRATÉGIA GERAL

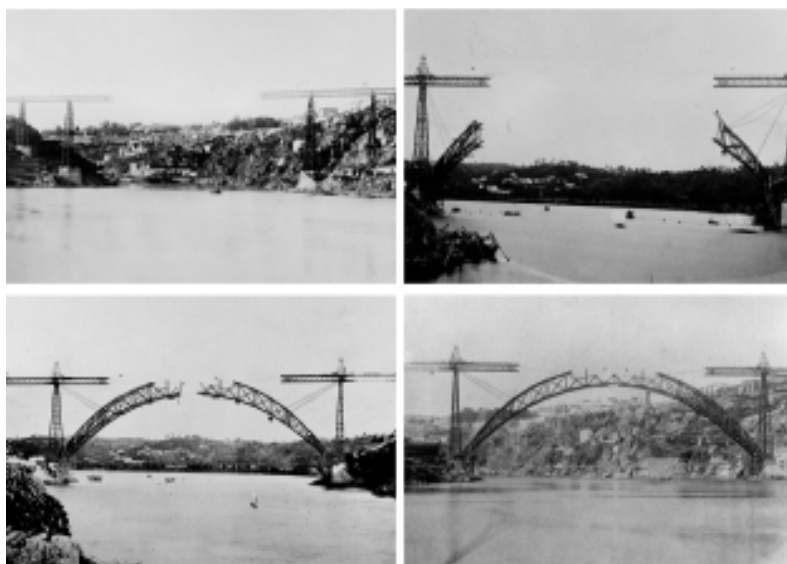
3.4. CARACTERIZAÇÃO DA
SUA INTERVENÇÃO

3.5. CONCEITO

3.6. PRÉ-EXISTÊNCIA

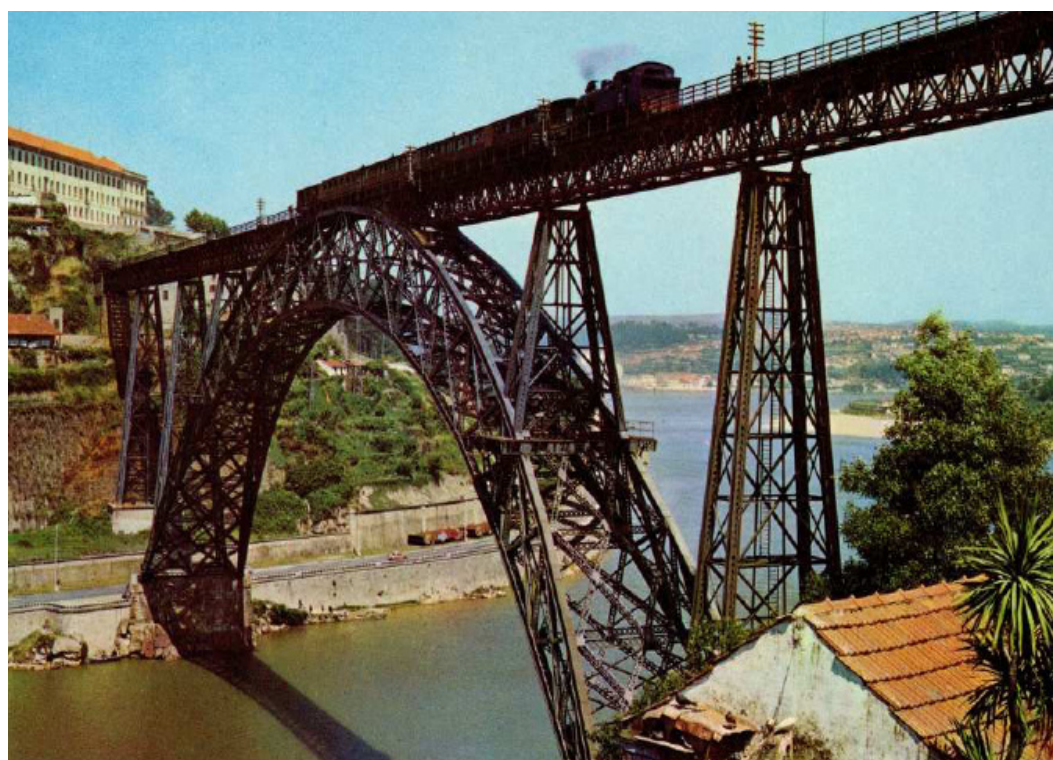
3.7. PRIMEIRAS IDEIAS

3.8 PROPOSTA



◀ Img. 58
Evolução da construção
da Ponte Maria Pia.

▼ Img. 59
Ponte Maria Pia
quando ainda estava
em funcionamento.



3.1. A Ponte Maria Pia

35. **Ordem dos Engenheiros –**
Região do Norte
Ponte Maria Pia –
A obra-prima de Seyrig
2005.

*“(…) antes da sua inauguração o Concelho de Administração da Companhia Real solicitou uma audiência à Rainha D. Maria Pia, (...) durante a qual lhe pediu autorização para que a Ponte sobre o Douro ostentasse o seu nome, pedido que foi aceite. Deste modo, passou a denominar-se oficialmente a partir de então Ponte Maria Pia.”*³⁵

A Ponte Maria Pia, a primeira ponte ferroviária sobre o Douro, foi construída entre Janeiro de 1876 e 4 de Novembro de 1877 pela empresa G. Eiffel et Compagnie. O projeto escolhido, projetado por Théophile Seyrig e Gustave Eiffel, oferecia a melhor solução estrutural, além disso era esteticamente a mais bem conseguida. Porém era também a solução mais económica.

A sua construção coincidiu com uma situação particularmente grave da economia portuguesa, sendo que a ponte ficou adjudicada a empresa de Eiffel pelo montante de 1 284 000 francos franceses, sendo então aprovado pelo Governo Português.

A utilização do metal para a construção da ponte possibilitou a exploração de novos métodos construtivos que possibilitaram a construção do magnífico arco da ponte, embora, “(…) a montagem do arco da ponte do Douro apresentava dificuldades de tal ordem, que foram necessários minuciosas precauções para se levar a efeito sem acidente e nas melhores condições de segurança.”³⁶

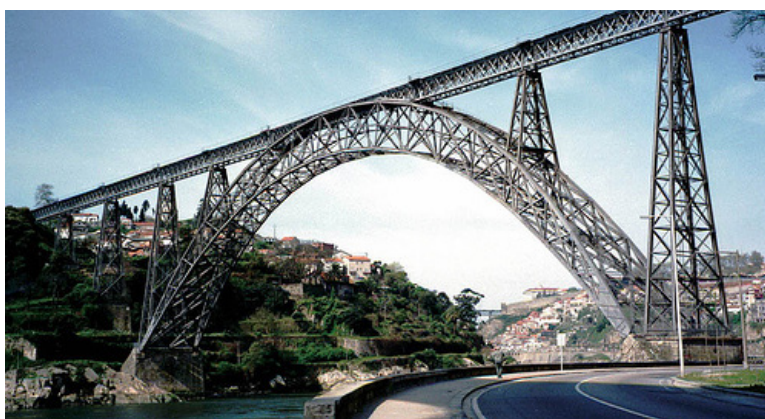
Apenas foram usados cabos suspensos para a construção do arco que tem 160 metros de corda, sendo a primeira vez que foi aplicado na construção de pontes. Foi também das primeiras vezes que foram aplicados cálculos rigorosos dos efeitos do vento.

A ponte tem um tabuleiro de 354 metros de comprimento e, a partir do nível das águas encontra-se a uma altura de 62 metros, em baixa-mar. O tabuleiro apoia-se em três pilares do lado de Vila Nova de Gaia e dois pilares do lado do Porto, também tem mais dois pequenos pilares que se encontram um de cada lado e se apoiam sobre o arco metálico.

36. **Ordem dos Engenheiros –**
Região do Norte
Ponte Maria Pia –
A obra-prima de Seyrig
2005.



◀ Img. 60
Pormenor do tabuleiro
da Ponte Maria Pia.



◀ Img. 61
Ponte Maria Pia.



Img.62 ▶
Prespectiva da Ponte
Maria Pia tirada da
Avenida Gustave Eiffel.

A Ponte Maria Pia ao longo dos anos sofreu várias obras de beneficiação, que permitiram que ficasse ao serviço durante 114 anos. A maior transformação realizou-se em 1899 e ficou a cargo do engenheiro Maurice Koechlin.

“(...) propôs a supressão do antigo tabuleiro, a substituição das antigas longarinas, formadas por cinco perfis em L, por duas longarinas colocadas sob os carris e reforço das carlingas por meio de escoras (...)”³⁷.

A 25 de Junho de 1991 a Ponte Maria Pia foi desativada, uma vez que a Ponte de S. João entrou ao serviço. Após algum tempo o acesso a ponte foi interdito pela colocação de dois grandes portões metálicos, em cada uma das extremidades da ponte, uma vez que queria proteger-se a ponte de vandalismos e também impedir a passagem de peões. Os últimos trabalhos de manutenção foram realizados em Agosto de 1993, que foi a realização de um tratamento anti-corrosão, e desde então a ponte encontra-se ao abandono.

37. **Ordem dos Engenheiros**

– **Região do Norte**

Ponte Maria Pia –

A obra-prima de

Seyrig 2005 ,p.89.

“A extensão do comboio ocupava pelo menos dois terços da ponte. Foi uma grande prova para esta grandiosa obra. Quem ia dentro não sentiu a menor oscilação nem os estalidos que de ordinário se sentem na passagem dos comboios pelas pontes; parecia que atravessava por cima de terreno fortíssimo.”³⁸

38. **Ordem dos Engenheiros**

– **Região do Norte**

Ponte Maria Pia –

A obra-prima de Seyrig

2005.



◀ **Img. 63**

**Tabuleiro abandonado
da Ponte Maria Pia.**



▲
Img. 64

Vista aérea da área de estudo

3.2. Área de Intervenção

Para uma melhor compreensão do cenário urbano, é pertinente o entendimento do espaço a várias escalas.

Sendo o objetivo desta dissertação a reabilitação da Ponte Maria Pia, importa entender o contexto urbano na qual se insere.

Deste modo, partiremos de uma perspetiva mais geral à escala da cidade na qual faremos a descrição e análise da cidade para escalas mais aproximadas onde desenvolvemos a proposta.

Na imagem 64 podemos visualizar a área de estudo alargada, que visa o entendimento espacial da cidade e que de algum modo influencia o caso de estudo.

3.3. Estratégia Geral

Podemos observar a estratégia geral da intervenção, que passa pela criação de um percurso ciclovía/ pedonal desde a Ponte Maria Pia até ao Parque da Lavandeira. Todo este percurso pode executar-se em paralelo com as vias urbanas existentes.

A ideia base passa pela redescoberta da cidade pelo ciclista/peão, sendo que existe a necessidade de ligar a ponte Maria Pia à cota da rua do lado do Porto, bem como, a recuperação da frente rio na zona de Vila Nova de Gaia é necessária. Na zona habitacional do lado de Gaia é necessário criar ligações à ciclovía, bem como, a reabilitação das habitações que se encontram bastantes degradadas. Surgiu também a necessidade de criar parque de estacionamento de apoio à transição dos utilizadores para a ciclovía e como apoio aos equipamentos projetados. A criação de uma residência de estudantes, também em Vila Nova de Gaia, dá apoio à Faculdade de Belas Artes (FBAP), bem como, ao Colégio dos Salesianos e ao Instituto Politécnico de Gestão e Tecnologia (ISLA). Para responder as necessidades da ponte, a realização de um restaurante panorâmico na ponte, um hotel cápsula, que tem de apoio um café que funciona 24h, bem como, uma zona de e-learning. Permite uma movimentação da mesma a variadas horas tornando a ponte não só um local de passagem mas um local de permanência. Já nas zonas exteriores, a ciclovía e as zonas de estar/descanso ocupam a zona da ponte, permitindo o seu uso por vários utilizadores, em diferentes faixas horárias, sendo este o nosso caso de estudo.

- 1| Ligação da cota da ponte à cota da rua
- 2| Ciclovía/ Zonas de estar/ Restaurante panorâmico / E-Learning/ Café 24H/ Hotel Cápsula
- 3| Recuperação da frente rio/ Criação de percurso ciclovía/ pedonal
- 4| Novas ligações da zona habitacional à ponte/ requalificação habitacional
- 5| Criação de equipamentos revitalizadores para a área, criação de parque de estacionamento.
- 6| Zona inicial do percurso ciclovía - Parque da Lavandeira



▲

Img.65

Vista aérea da Estratégia geral de projeto.

3.4. Caraterização da Área de Intervenção

A caraterização atual do território em estudo foi desenvolvida de maneira a entendermos o espaço onde se insere o objeto de estudo, a ponte. Analisando a circulação automóvel, os transpostes públicos, equipamentos e habitação na área de estudo.

Deste modo, podemos dizer que grande parte da intervenção se realiza do lado de Vila Nova de Gaia. Esta área de intervenção delimita-se fortemente pela Avenida D. João II que liga Vila Nova de Gaia ao Porto através da Ponte do Infante.

Esta área nunca foi muito desenvolvida, uma vez que, antes do encerramento da ponte, a passagem do comboio trazia muitas desvantagens a zona e após o seu encerramento, continuou-se a ver a área como uma zona debilitada, apesar da sua excelente localização junto ao rio e à ponte Maria Pia.

É uma zona habitacional ‘sem saída’, logo, é necessário criar novos acessos na zona, não para o automóvel, mas sim, para o habitante, abrindo assim a área e tornando-a parte da envolvente e não um ‘corpo estranho’ no local.

Encerrada em 1991 a ponte Maria Pia está ao abandono desde então. As verbas necessárias para fazer as manutenções necessárias para a sua não degradação são inexistentes. Todos os projetos realizados para a sua ativação são guardados na gaveta, é necessário a realização de um projeto viável e que não pense a ponte como um objeto isolado, porque para uma ativação eficaz da ponte, seja qual for a sua atividade, é necessário pensar a envolvente, é necessário pensar conjuntamente o automóvel e o peão, é necessária uma diversificação da mobilidade já existente noutras zonas da cidade e que é inexistente na zona.

TRANSPORTE PÚBLICO

É uma zona com défice em transportes públicos, sendo essencialmente servida por autocarros, embora a poucos quilómetros encontremos várias paragens de metro. O que faz com que a área seja predominantemente dominada pelo transporte automóvel, aumentando os níveis de poluição e tráfego.

Também é uma área onde as alternativas de circulação pedonal, bicicleta, está em falta e não se encontra explorada. [Img. 67]



◀ Img. 66

Vista aérea da circulação
automóvel - vias urbanas.

▼ Img. 67

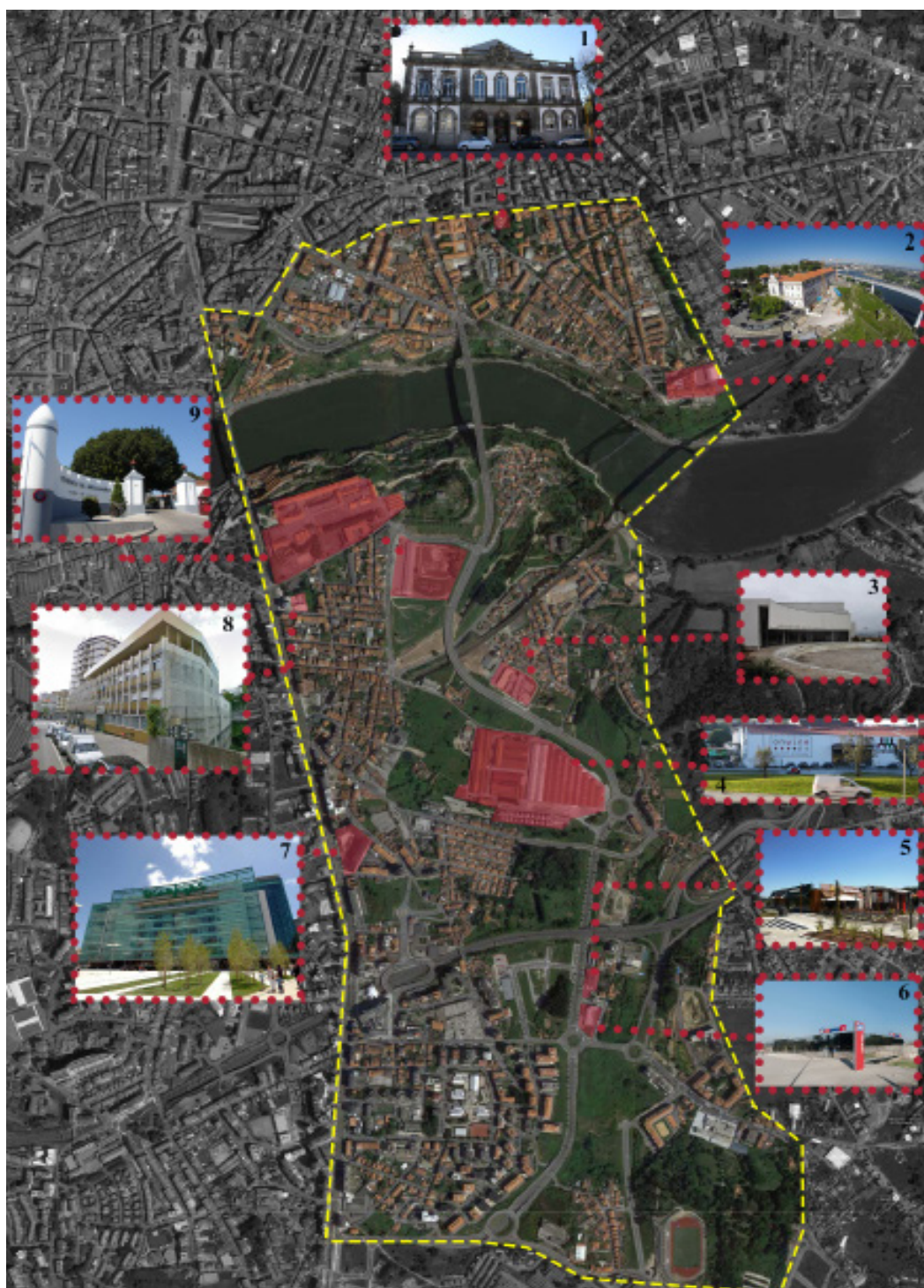
Vista aérea transportes
público - paragens Metro.



CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL

Na área de estudo é perceptível uma grande mobilidade automóvel e uma grande afluência de vias de ligação entre Vila Nova de Gaia e o Porto. Esta maior afluência sente-se em horas de maior tráfego, no entanto, é uma constante diária. A Avenida de D. João II que faz a ligação à Rua das Fontainhas pela Ponte do Infante é a artéria com mais afluência de veículos, havendo ligações secundárias que fazem a ligação a vários pontos da cidade mas com um perfil mais pequeno e descontínuo.

[Img. 66]



▲
 Img. 68
 Vista aérea dos equipamentos principais.

EQUIPAMENTOS

—

É uma zona com alguns elementos que podem ser fundamentais ao desenvolvimento do espaço urbano.

No Porto temos a Faculdade de Belas Artes (FBAP) [Img. 68| 1], o Colégio dos Salesianos [Img. 68| 2], entre outros pequenos negócios.

Em Vila Nova de Gaia temos a Escola Básica Professor Marques dos Santos [Img. 68| 3], a OnWine [Img. 68| 4], o restaurante McDonald's [Img. 68| 5], o supermercado Mini Preço (entretanto fechado e o espaço encontra-se ao abandono [img. 68| 6], o El Corte Inglés [Img. 68| 7], o Instituto Politécnico de Gestão e Tecnologia (ISLA) [Img. 68| 8] e o Quartel da Serra do Pilar e Campo de Manobras [Img. 68| 9].

HABITAÇÃO

—

Em Vila Nova de Gaia encontra-se uma zona habitacional sob-aproveitada, onde as habitações nasceram separadamente não havendo coesão entre as mesmas. É uma zona habitacional pobre e debilitada.

No Porto encontra-se uma lógica habitacional e de território. São quarteirões habitacionais onde são visíveis casas de estilo tradicional, onde vemos os famosos azulejos portuenses, mas também onde se encontram casas contemporâneas.

3.5. Conceito

FUNÇÃO

Projetada por Gustave Eiffel, a ponte foi construída no ano de 1877, tendo cumprido a função de travessia ferroviária até ao ano de 1993.

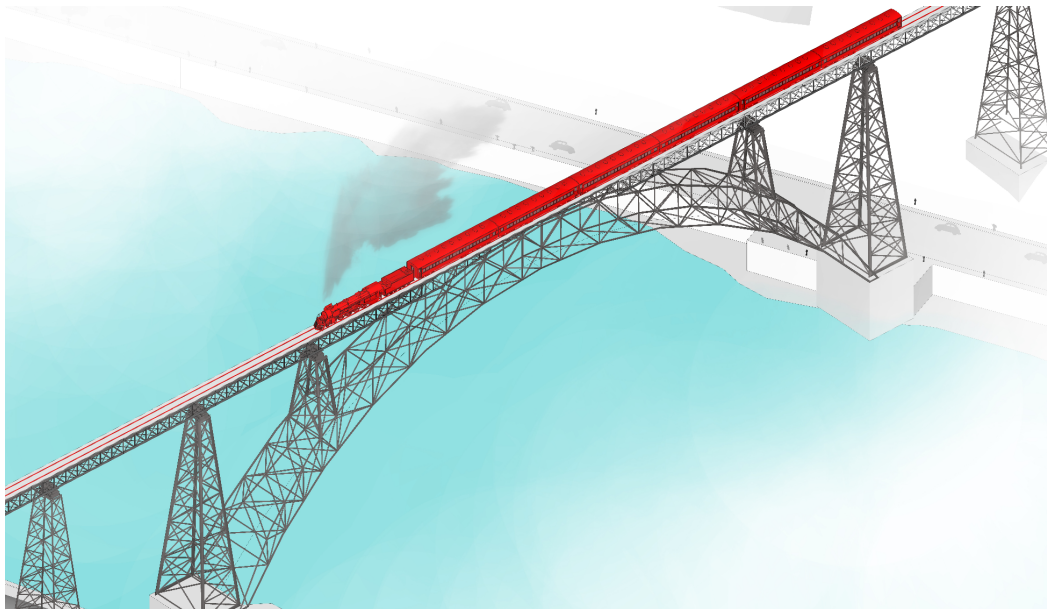
Em 1982, foi distinguida pela IGESPAR (Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico) como Monumento Nacional.

Em 1990, foi distinguida pela ASCE (American Society of Civil Engineers) como International Historic Civil Engineering Landmark.

Em 2013 foi distinguida pelo The Guardian como as 10 Mais Belas do Mundo.

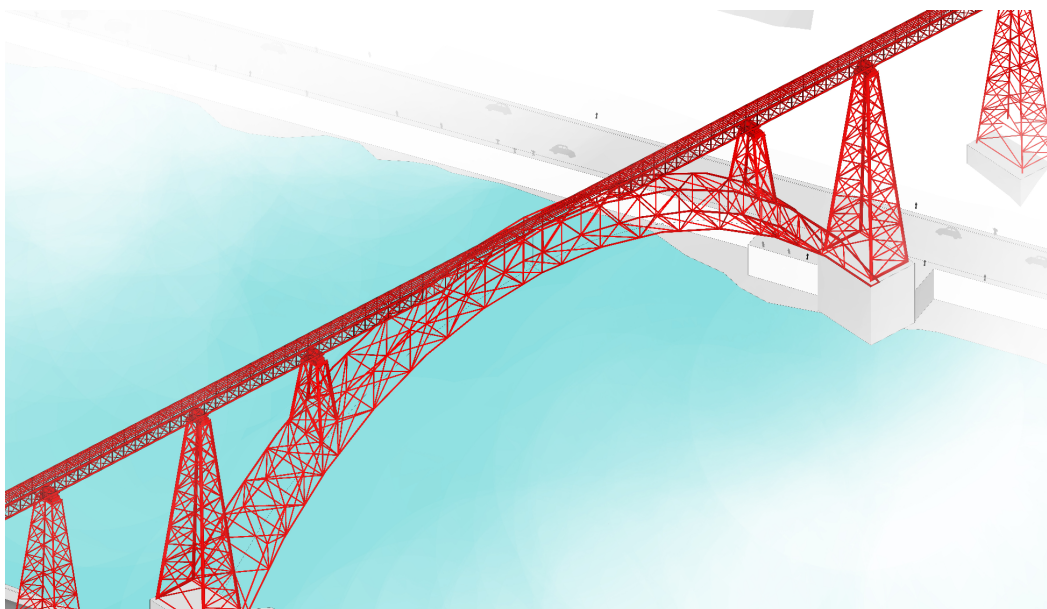
ABANDONO

Tendo cessado funções no ano de 1993, esta infraestrutura icónica da arquitetura do ferro caiu num estado de abandono, caindo num quase esquecimento, sem que ninguém queira assumir os custos inerentes à sua manutenção.



▲
Img. 69

Conceito - Função



▲
Img. 70

Conceito - Abandono

PLANO DE REABILITAÇÃO 1

—
A ponte foi objeto de diversas propostas de reabilitação, principalmente na última década, destacando-se a proposta do arquiteto Pedro Ramalho (2004 - em anexo na pág.X) que propôs uma travessia pedonal sobre o Douro, bem como, a proposta de realocização da ponte para o centro da cidade dos arquitetos Pedro Bandeira e Pedro Nuno Ramalho (2013 – em anexo na pág. X).

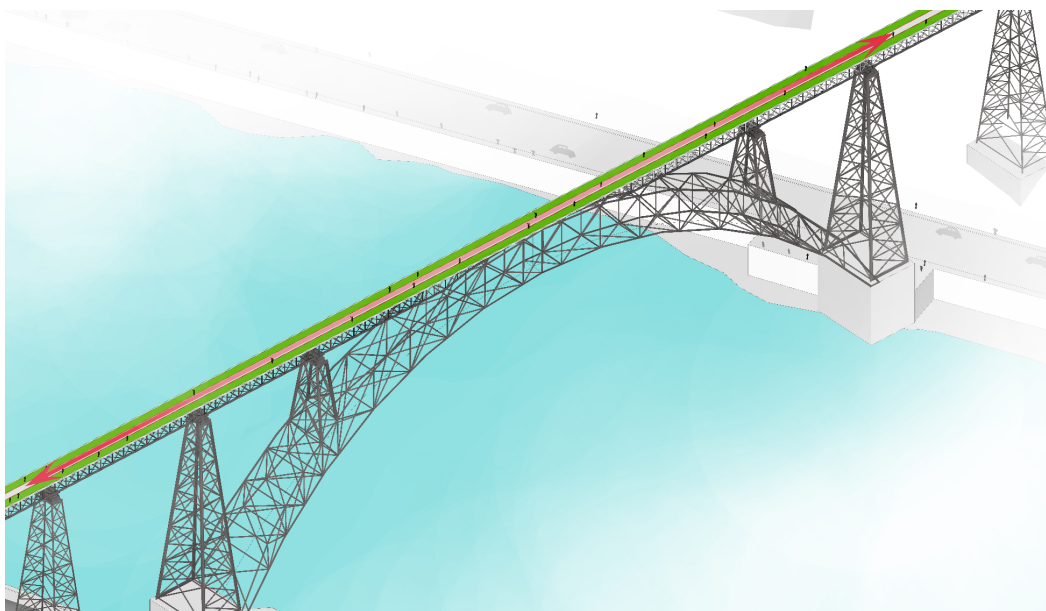
Em Dezembro de 2016, a Câmara do Porto anuncia a sua intenção de criar uma ecovia na ponte Maria Pia (em anexo na pág. X), um plano que prevê a atração de inúmeros portuenses, bem como, turistas ao local.

Esses planos apresentam no entanto, como grande debilidade o fato de não gerarem receitas, impossibilitante a auto sustentabilidade do projeto a médio e longo prazo.

PLANO DE REABILITAÇÃO 2

—
Sendo a ponte Maria Pia um ícone arquitectónico localizado numa zona nobre da cidade, beneficiando de panorâmicas privilegiadas sobre o Douro, parece-nos um local apropriado para a instalação de uma nova zona comercial que se diferenciaria não pela localização mas também pela inovação da solução.

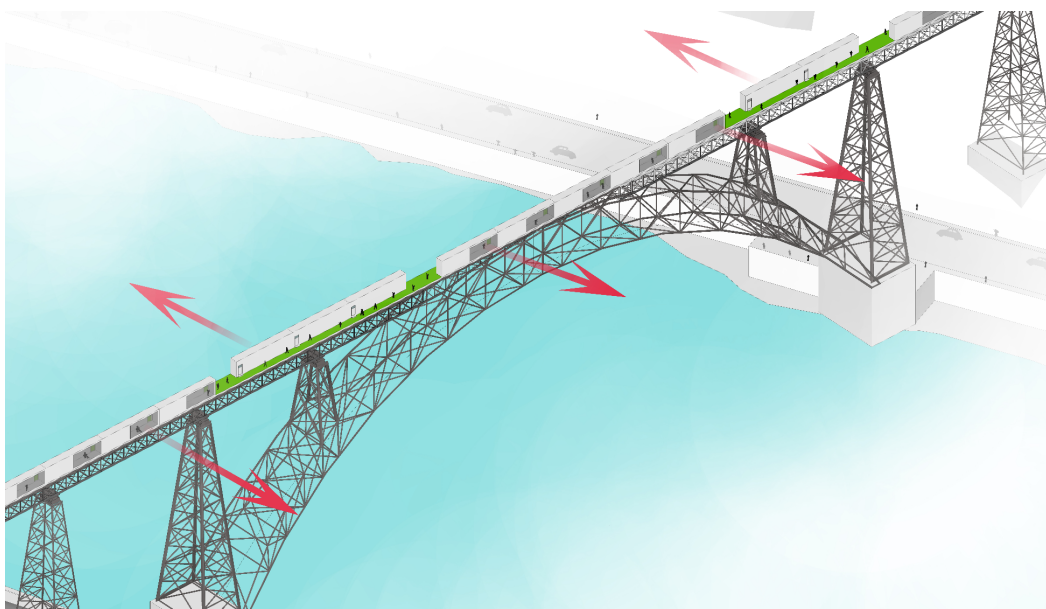
No entanto, o plano de reabilitação de introduzir equipamentos no tabuleiro da ponte reduz as áreas públicas e impossibilita uma fluidez de passagem no tabuleiro.



▲

Img. 71

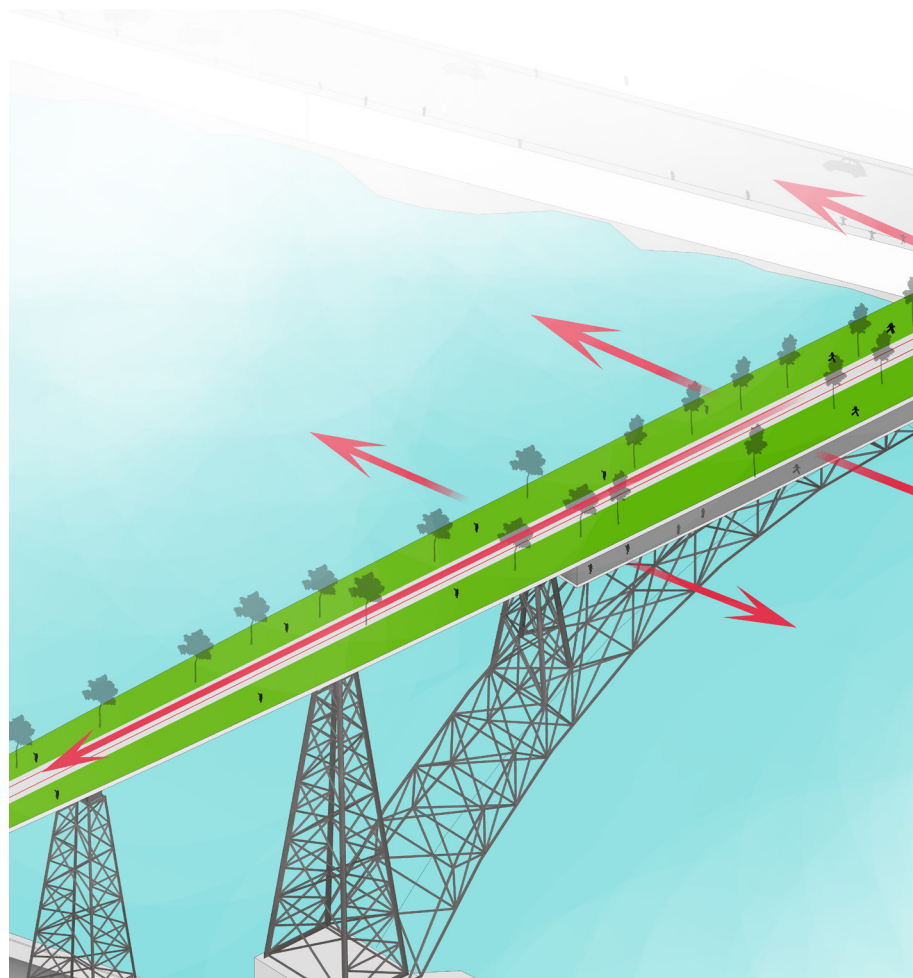
Conceito - Plano de Reabilitação 1



▲

Img. 72

Conceito - Plano de Reabilitação 2

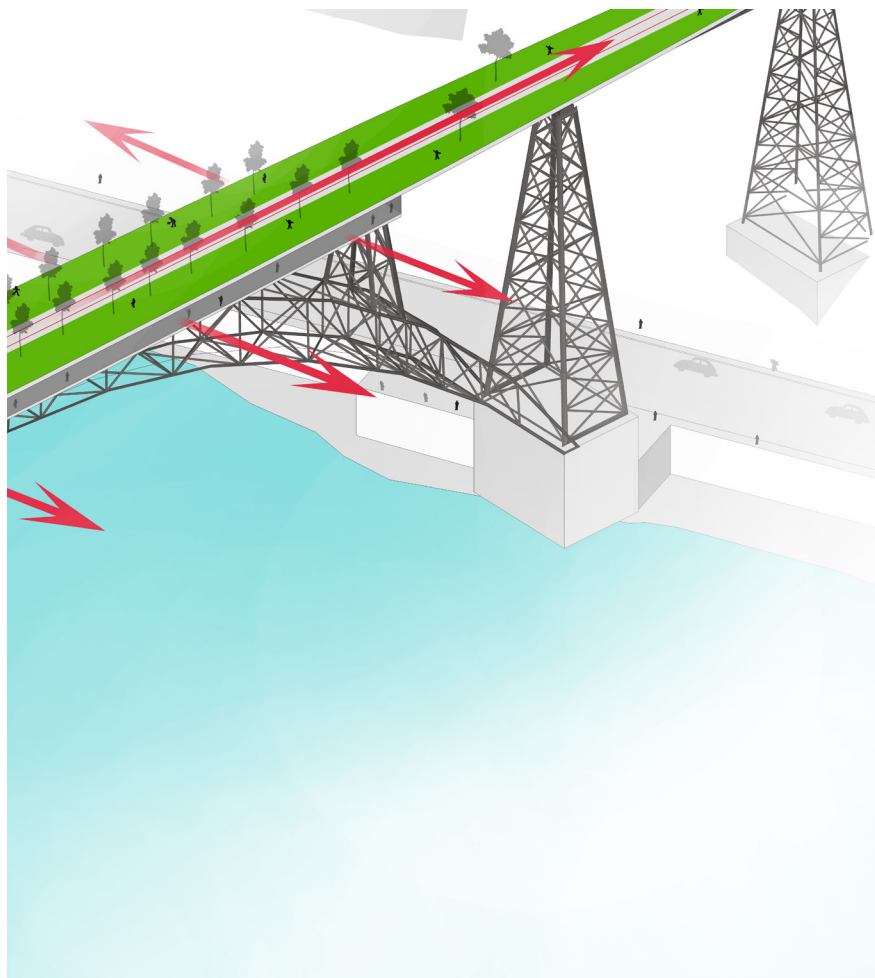


PLANO DE REABILITAÇÃO 3 – *Proposta*

Procurando alcançar o máximo equilíbrio entre oferta comercial e a oferta de espaços públicos, propomos um esquema híbrido, com a extensão lateral do tabuleiro, com a criação de ofertas programáticas diversas na parte de baixo e de um parque urbano à cota do tabuleiro.

A proposta de reabilitação desenvolvida permite a utilização da ponte por diversos utilizadores, a diferentes horas. Tornando a ponte não apenas um local de passagem mas um local de permanência com os diferentes equipamentos propostos para o local.

As diferentes possibilidades apenas ilustram o grande potencial da ponte para o desenvolvimento e implantação de um projeto que tem como objetivo a sua eficaz reabilitação.



▲ Img. 73

Conceito - Plano de Reabilitação 3

Proposta

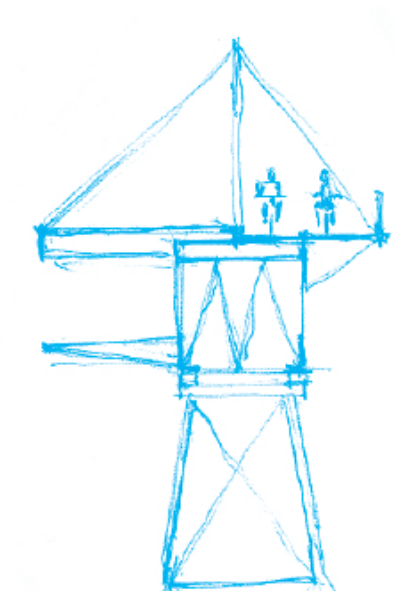


3.6. Pré-Existência



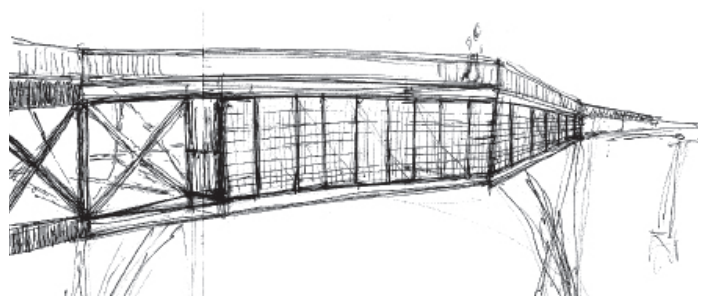
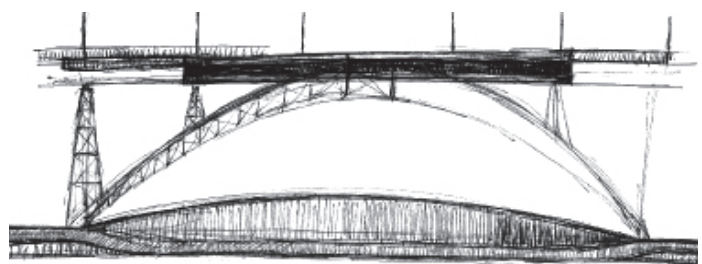
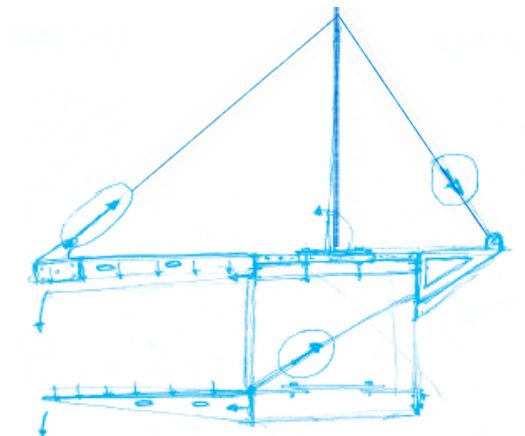
▲ Img.74 | Fotografias de levantamento

3.7. Primeiras Ideias de Projeto



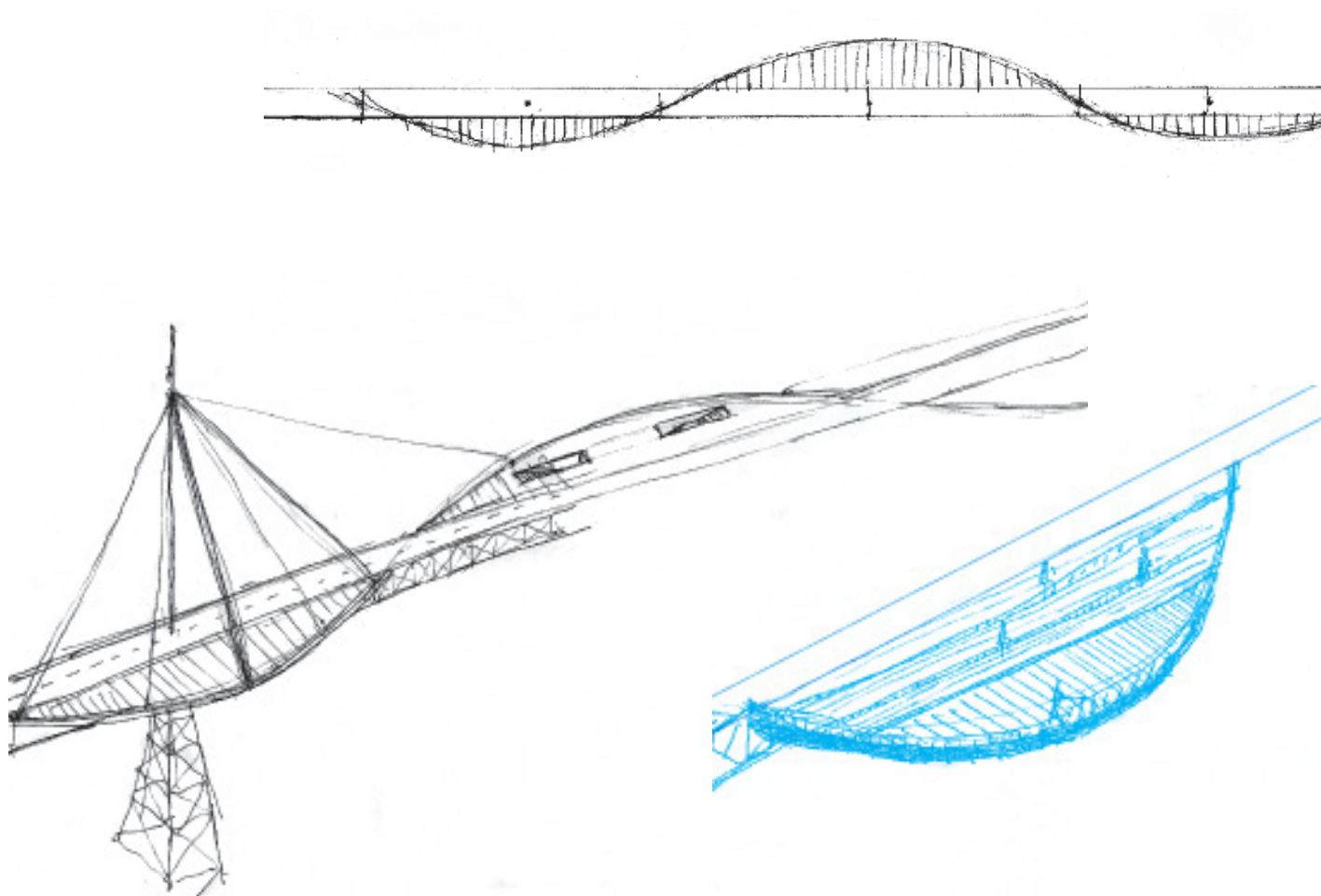
As primeiras ideias de projeto surgem após a avaliação realizada para o conceito. Que visa um aproveitamento da zona do tabuleiro, bem como, a sua extensão e a criação de zonas público/ privadas na zona abaixo do tabuleiro.

Inicialmente, a extensão do tabuleiro tinha sido pensada apenas para conter um espaço fechado de um dos lados da ponte, criando uma extensão de tabuleiro nessa zona e um pequeno alargamento do lado oposto, como pode ser visto nos esboços.



Img. 75 ▲

Esboços – Evolução da ideia



Após os primeiros esboços de projeto, chegou-se a outra solução, similar à anterior mas agora também com mais duas extensões de tabuleiro no lado oposto. Criando assim, um corredor central que na sua extensão possuía três grandes varandas onde, sobre o arco central da ponte haveria a possibilidade de aceder a uma zona fechada por baixo dessa mesma varanda.

No entanto, após desenvolvimentos de projeto, chegou-se à conclusão que a estabilidade da ponte seria mais frágil com a criação destas varandas do que se estas varandas se tornassem, tal como o tabuleiro, a sua inteira extensão, permitindo assim a criação de duas zonas fechadas, em vez de uma só.

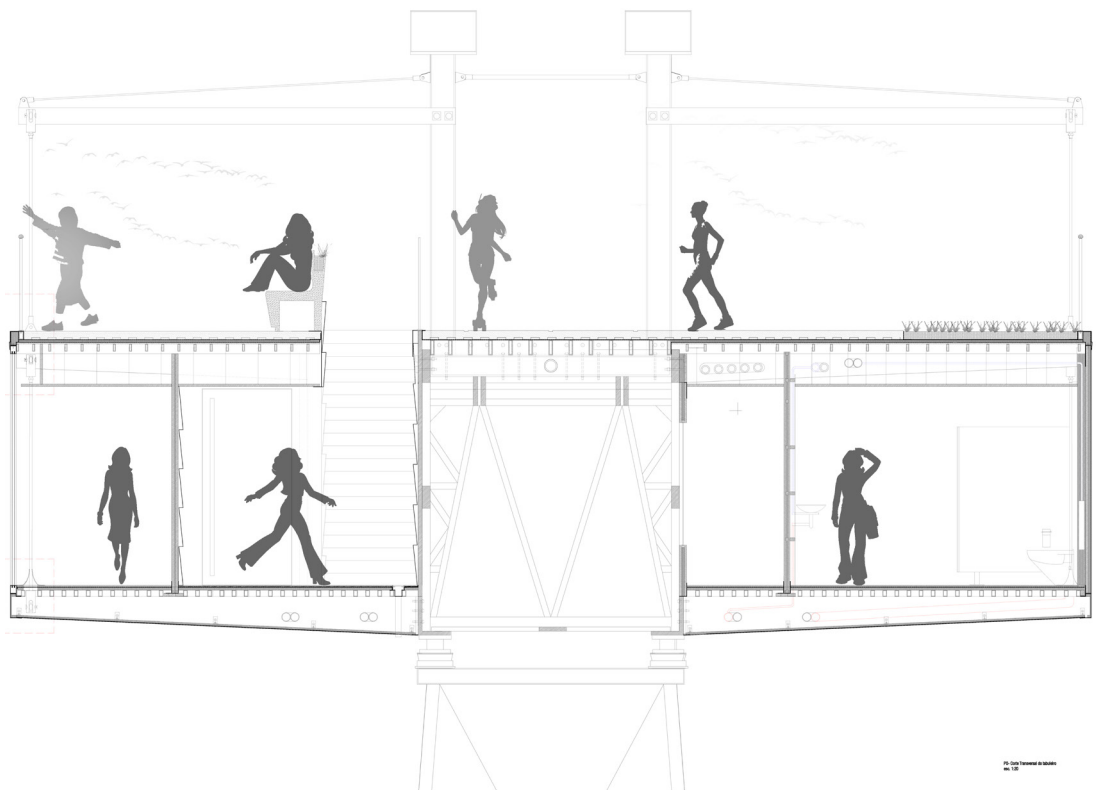
▲ Img. 76

Esboços – Evolução ideia 2



◀ Img. 77
Tabuleiro
 Fotomontagem

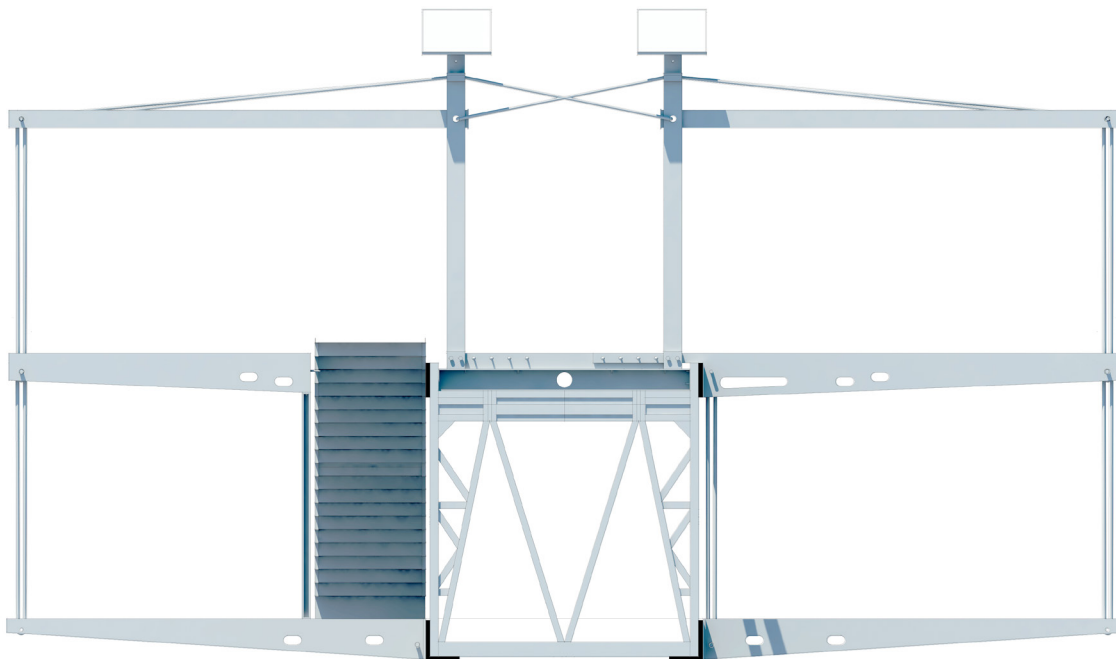
▼ Img. 78
Tabuleiro
 Ilustração



3.8. Proposta

O desenho da ponte sofre pequenas motações da sua forma original, o que levou a criação de uma estrutura capaz de suportar a nova infraestrutura desenhada para a ponte. A criação de vigas que suportassem o novo tabuleiro, bem como, os equipamentos propostos.

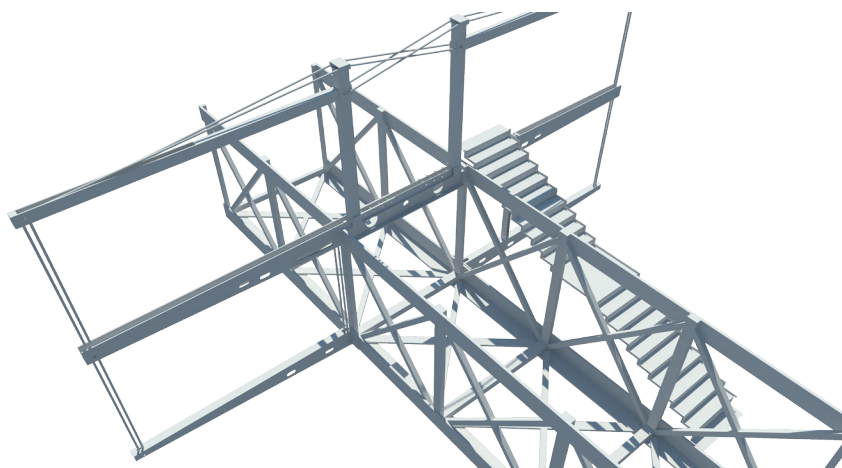
O desenho de projeto passou por várias fases, entre as quais, o desenho de pavimento e organização exterior, o que nos leva ao desenho do mobiliário urbano utilizado na ponte. A criação de de cinco bancos distintos, bem como, o desenho de um suporte de bicicletas, que permite o seu estacionamento na ponte, dando a possibilidade ao utilizador de desfrutar dos equipamentos presentes na ponte.



▲ Img. 79

Vigas

Ilustração



▼ Img. 80

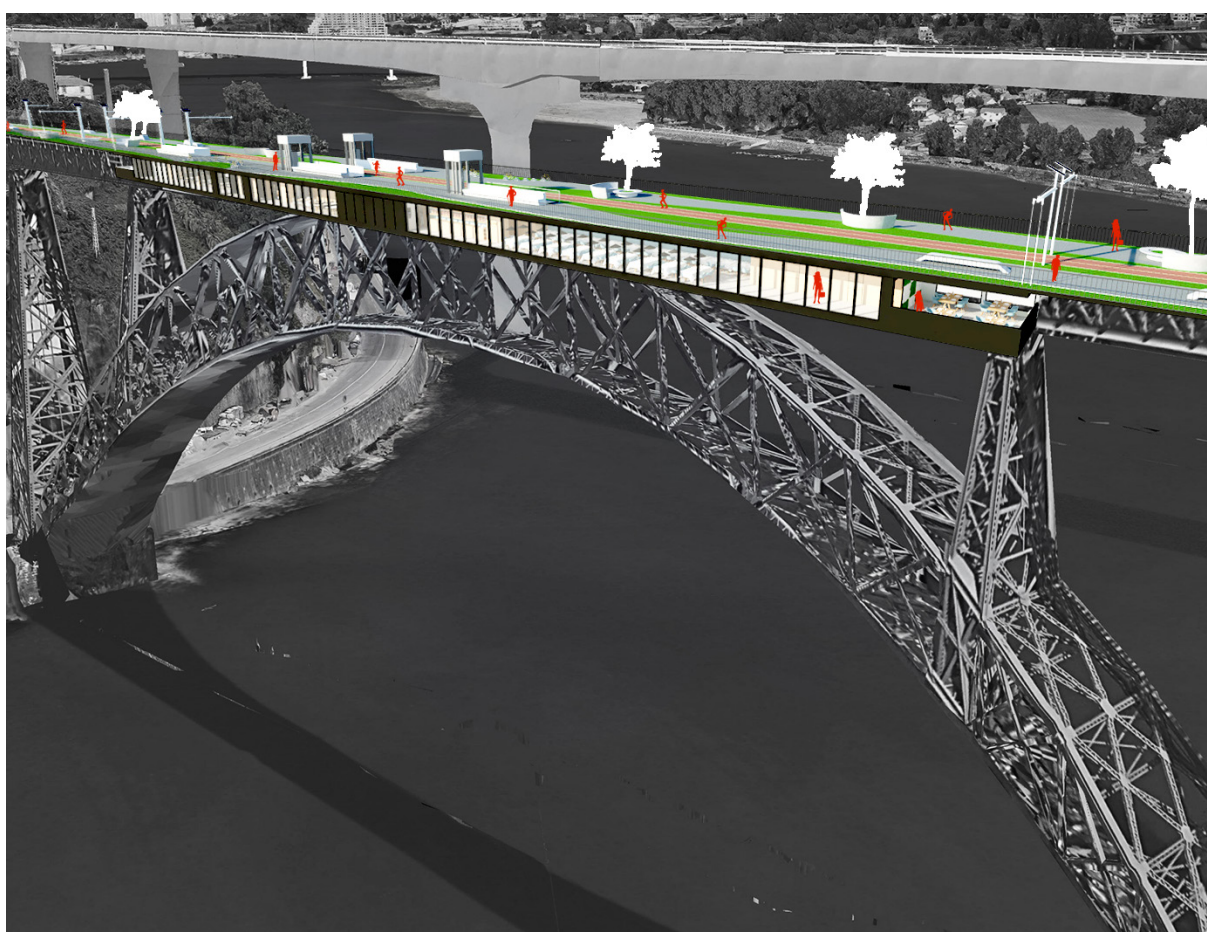
Vigas

Perspectiva

▼ Img. 81

Tabuleiro Proposta

Ilustração



A ponte na sua totalidade serve a população em geral, diferentes faixas etárias, encontram-se no mesmo espaço de convívio.

As atividades/eventos na ponte são infindáveis, a utilização do espaço exterior, tabuleiro, bem como, do espaço interior, para desporto, música, eventos pop-up, workshops permitem uma constante afluência de pessoas para habitar a ponte.



▲ Img. 82

Tabuleiro

Render



◀ **Img. 83**
Entrada Restaurante
 Render



▲ **Img. 84**
Restaurante
 Render



▲ Img. 85

Recepção Hotel

Render



▲ Img. 86

Cápsula Hotel

Render

3.8.1. Mobiliário Urbano

BANCO 1

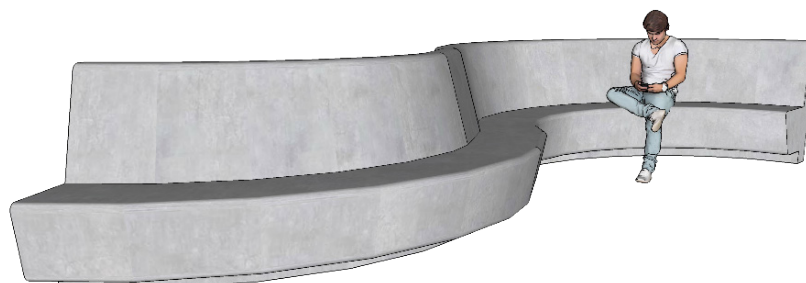
O banco 1 tem um desenho em forma de semicírculo, permitindo assim um convívio entre os seus utilizadores. Possui encosto, tornando-se deste modo um banco de maior permanência. Construtivamente, é um banco em betão pré-fabricado.

BANCO 2

O banco 2 é um redesenho do primeiro banco, este segue uma forma orgânica. Possui encosto, tornando-se deste modo um banco de maior permanência. Construtivamente, é um banco em betão pré-fabricado.

BANCO 3

O banco 3 é um banco de menor dimensões que os anteriores, não possui encosto, o que possibilita o seu uso de diferentes formas pelo utilizador. Também os seus pés foram pensados de forma a ser utilizados como encosto, possibilitando diferentes utilizadores a diferentes cotas. Construtivamente, é um banco em betão pré-fabricado.



▲ Img. 87
Perspectiva do banco 1

◀ Img. 88
Perspectiva do banco 2

▼ Img. 89
Perspectiva do banco 3

BANCO 4

—

O banco 4 possui uma floreira, o que possibilita a criação de sombra, através de vegetação (árvores de pequeno porte). Construtivamente, é um banco em betão pré-fabricado.

BANCO 5

—

O banco 5 também possibilita a criação de sombra, através de vegetação (árvores de pequeno porte). Possui também a característica de poder ser interligado com os bancos 1 e 2, possibilitando uma maior interação entre utilizadores. Construtivamente, é um banco em betão pré-fabricado.



▲ Img. 90
Perspectiva do banco 4



▼ Img. 91
Perspectiva do banco 5

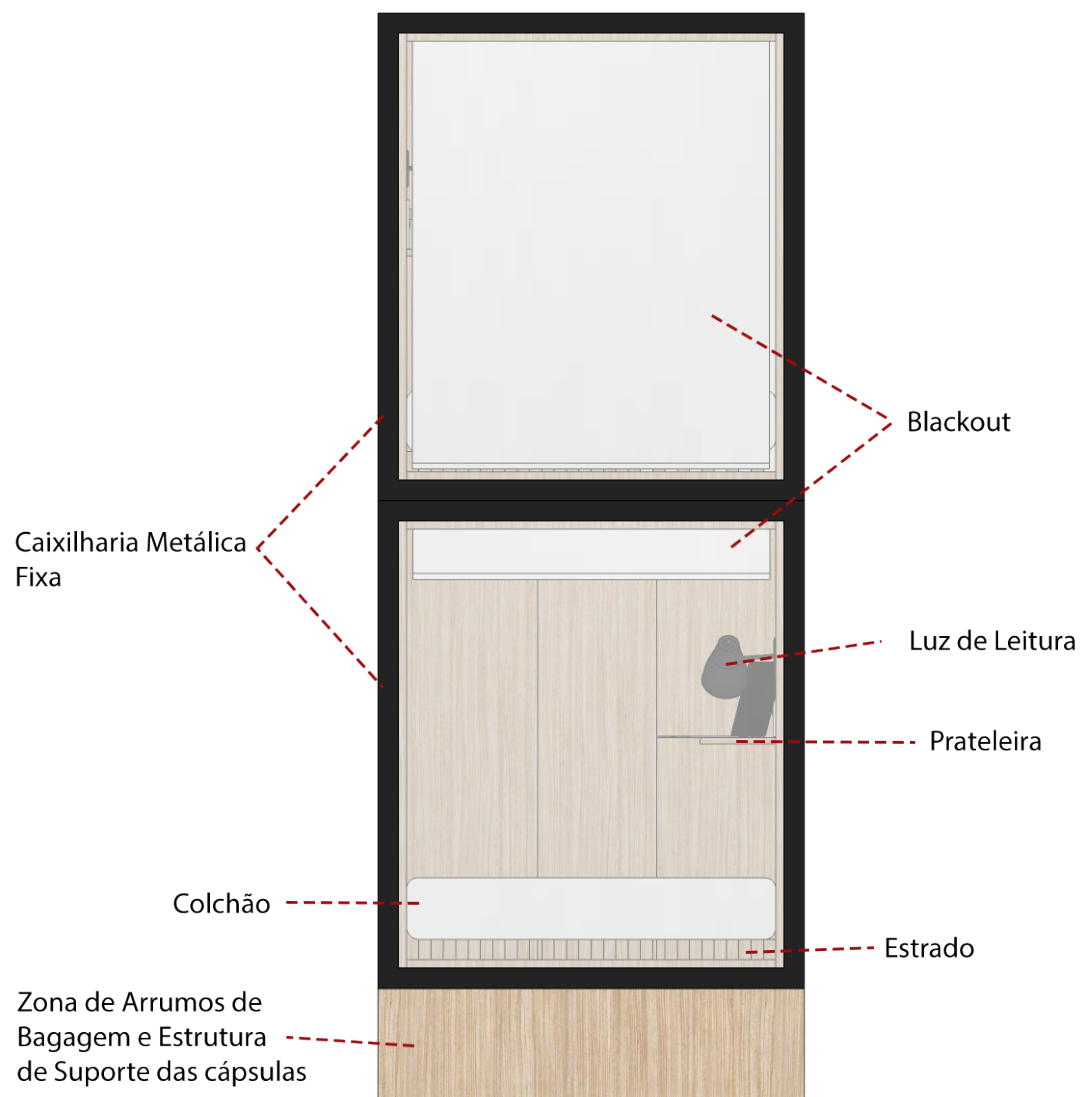
3.8.2. Cápsula

O desenho da cápsula, com base nos diversos hotéis cápsula presentes no Japão, possibilita ser usado pelo seu utilizador de diversas formas, possui uma prateleira, bem como luz de teto e uma pequena luz de leitura. Permite que o seu utilizador fique completamente isolado do exterior, possuindo portas de correr para entrar e do lado da fachada, apesar do seu enorme envidraçado permite que seja utilizado em blackout para poder controlar a entrada de luz natural.



Img. 92

Ilustração de uso

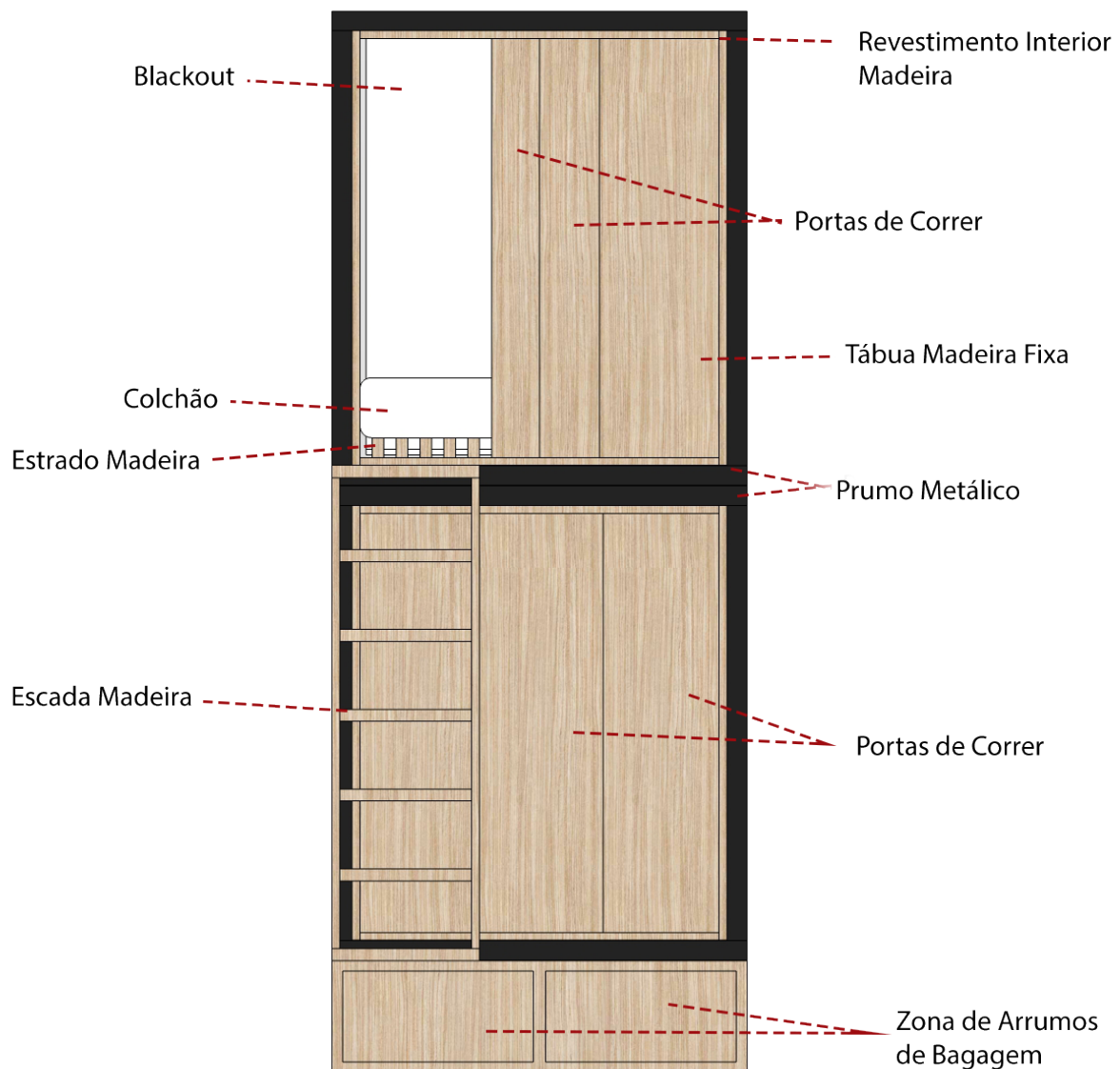


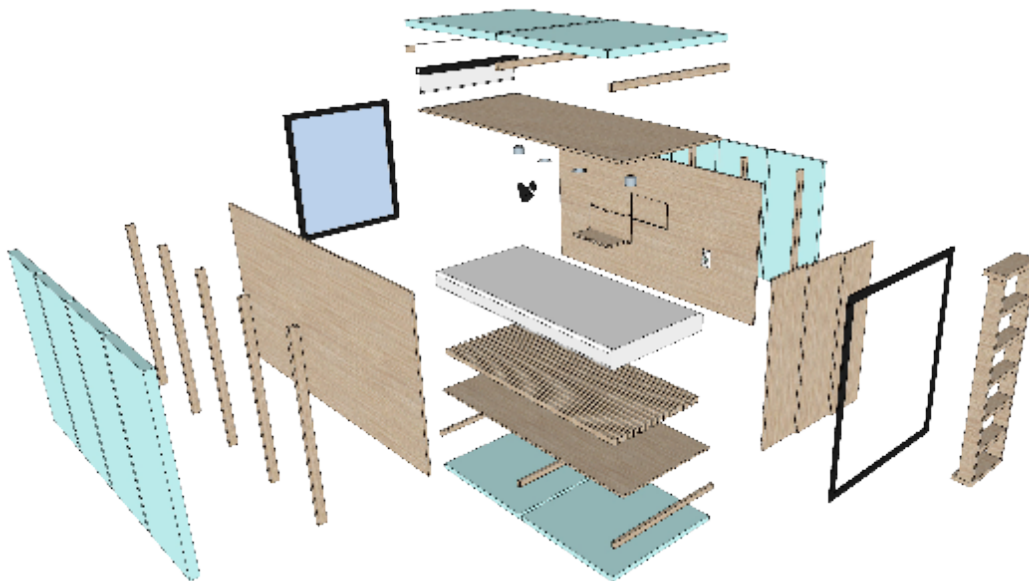
Img. 93

Ilustração Fachada Exterior

Img. 94

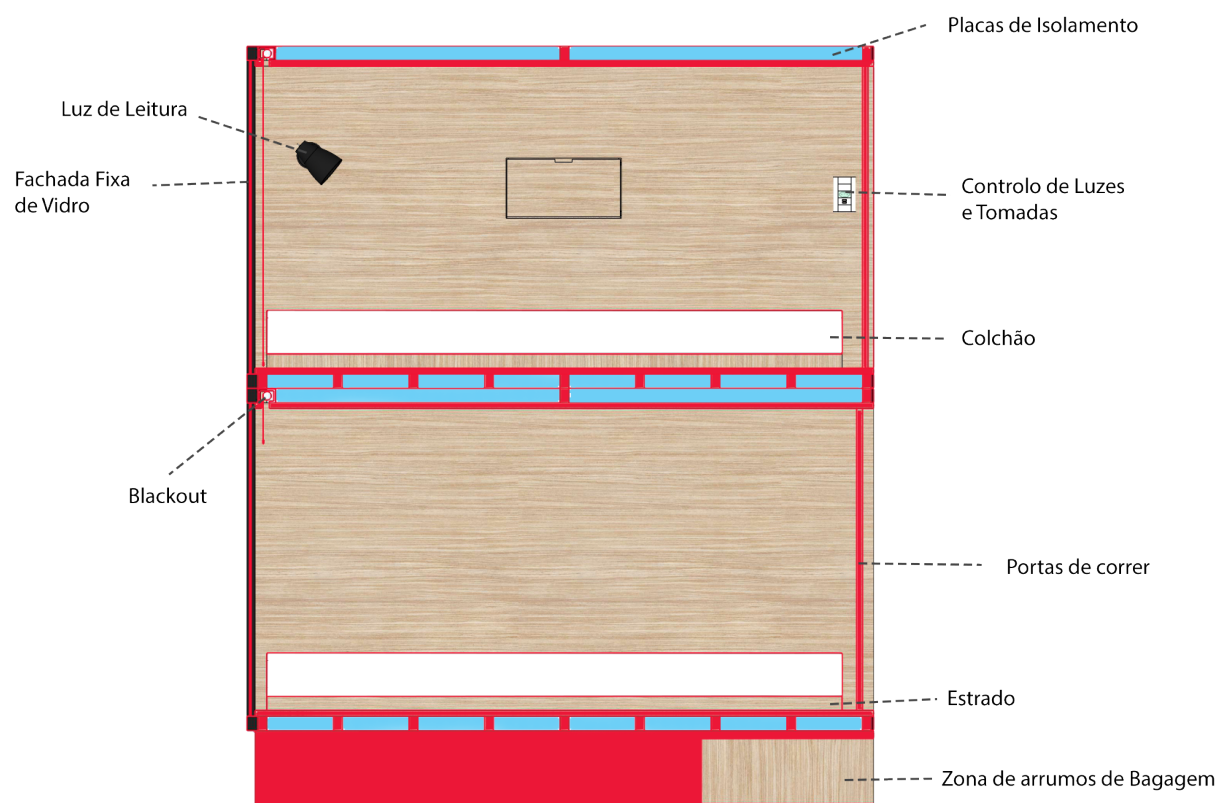
Ilustração Fachada Interior





Img. 95

Ilustração - Explosão



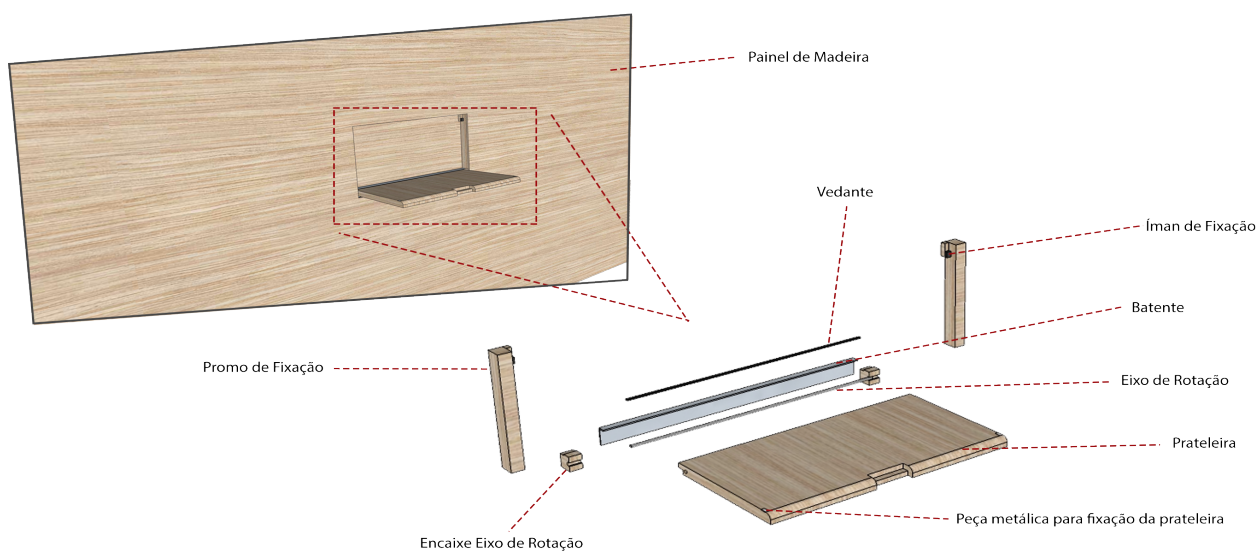
Img. 96

Corte Longitudinal



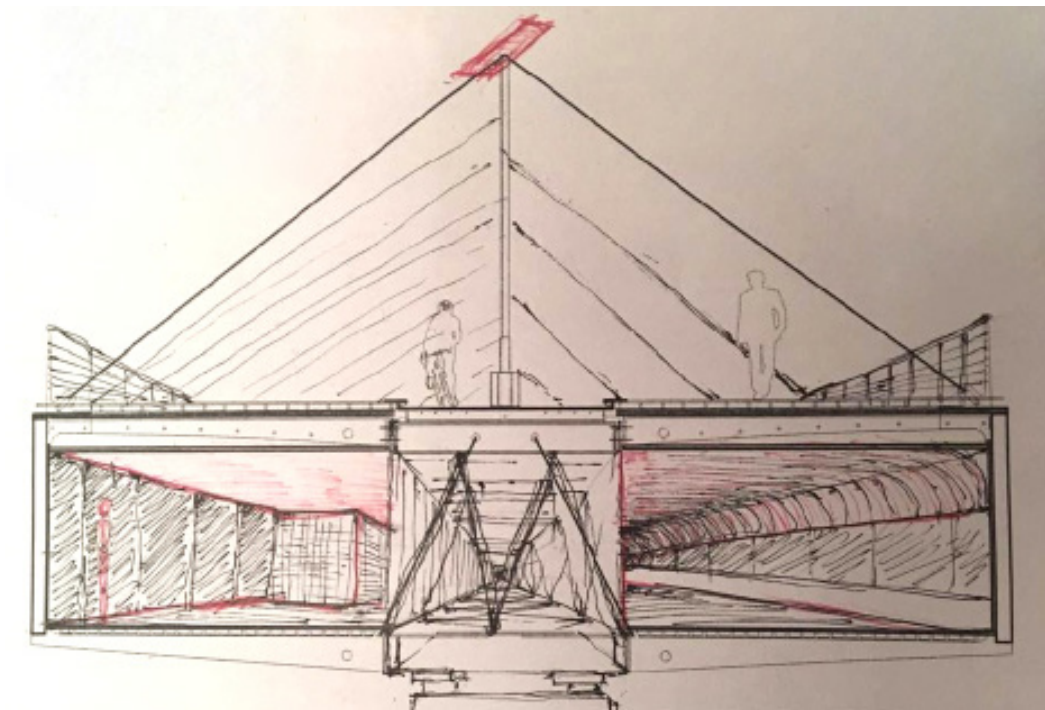
Img. 97

Ilustração - Gaveta

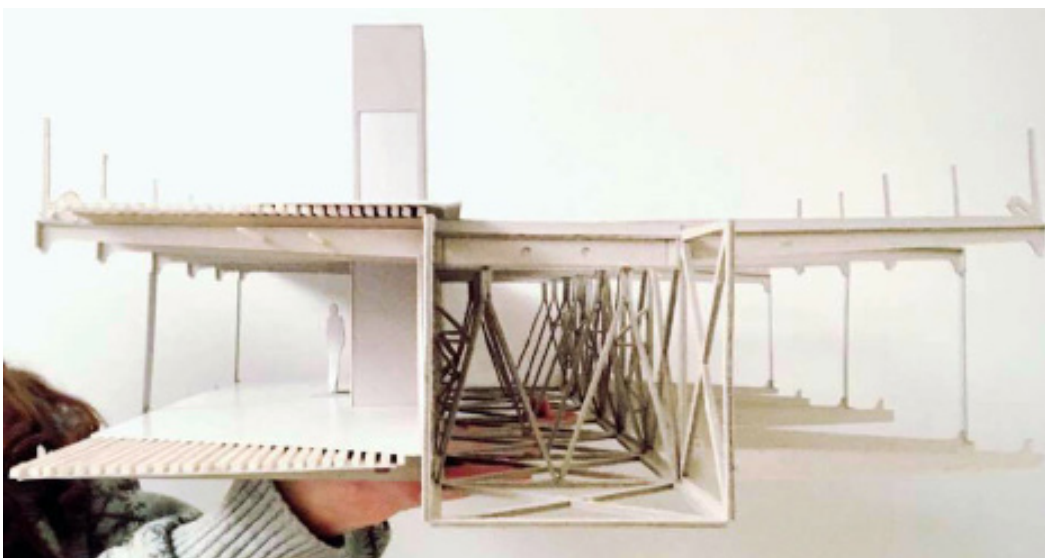


Img. 98

Explosão Gaveta



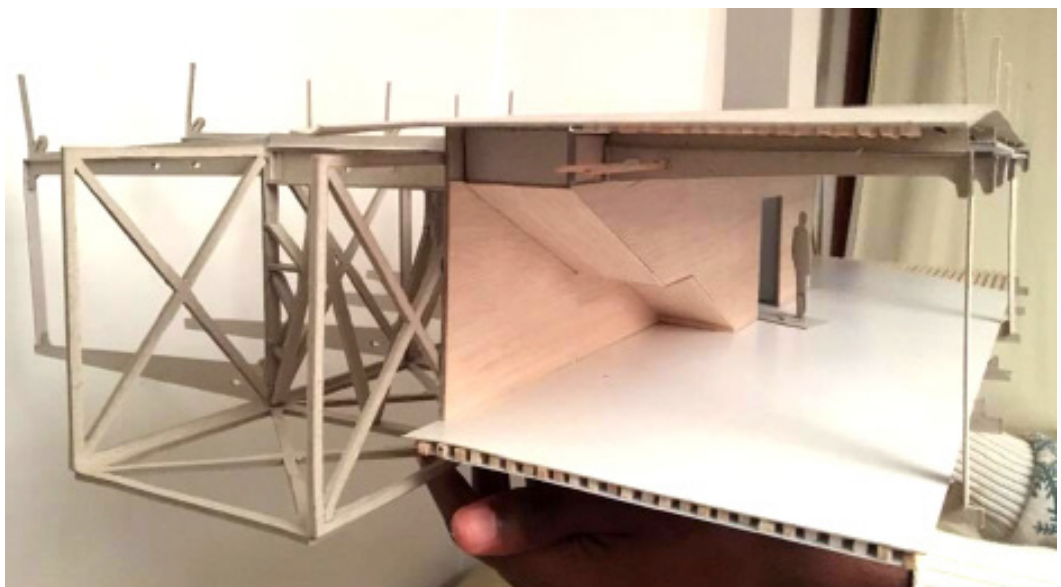
Img. 99
Esquicho Ponte



Img. 100
Maqueta de estudo



Img. 101
Maqueta de estudo 1



Img. 102
Maqueta de estudo 2



Img. 103

Maqueta de estudo 3

CONCLUSÃO

—

O projeto desenvolvido responde às necessidades do desenvolvimento teórico, onde a cidade ocupa o lugar principal e onde os ‘vazios urbanos’ existentes respondem às necessidades da população.

Desenvolver o ‘vazio urbano’ da ponte era muito mais do que lhe atribuir uma nova função era desenvolver um conjunto de espaços que possibilita-se a integração da ponte no quotidiano da cidade. Posto isto, desenvolveu-se uma ciclovia e passeio pedonal na ponte Maria Pia ligando as duas margens, esta ciclovia desenvolve-se até ao Parque da Lavandeira, permitindo a ligação da periferia de Vila Nova de Gaia ao centro do Porto. Também ao longo do percurso da ciclovia, após análise da envolvente, temos vários ‘vazios urbanos’ que serão usados estrategicamente para o desenvolvimento de equipamentos que viabilizem e completem o projeto da ciclovia.

A recuperação da área envolvente à ponte também é bastante importante e necessária, sendo que existe a necessidade de recuperação da zona habitacional do lado de Vila Nova de Gaia, bem como, a recuperação da frente ribeirinha entre a Ponte Luís I e o Cais de Quebrantões.

Apesar da existência de vários equipamentos na envolvente é necessário a criação de equipamento qualificado, sendo proposta a criação de uma residência de estudantes que visa responder às necessidades da população, uma vez que, é uma zona com vários equipamentos de ensino.

Desenvolveu-se também zonas de estacionamento automóvel, uma vez que, existia um défice na zona, bem como, zonas de jogos, que além de complementarem a zona das residências, também permite à população usufruir dos espaços de jogos, criando assim zonas de uso coletivo que eram inexistentes.

Na zona do Porto, existe grande proximidade à rede de transporte rodoviário e ferroviário, bem como, vários pontos históricos, sendo uma mais valia a criação de uma ligação da zona da ponte (que se encontra a uma cota mais baixa) à zona da rua (encontra-se numa cota mais elevada), permitindo assim o deslocamento de forma rápida e cómoda.

As referências projetuais contribuíram para o desenvolvimento conceptual, formal e construtivo, sendo que, conceptualmente o projeto da High Line, em Nova Iorque e o projeto 'Este No Es Un Solar, em saragoça ajudaram a desenvolver o projeto da ponte em conjunto com os 'vazios urbanos' da área envolvente, ou seja, criando uma base de desenvolvimento ao conceito de projeto. O projeto Skylodge Adventure Suite foi impulsionador para a criação de um projeto único e com a capacidade de pensar a ponte mais além, permitir a quebra de barreiras e projetar uma realidade além do previsto inicialmente para a ponte. O 9h Nine Hours Hotel deu-nos as bases necessárias para a criação de espaços para as zonas interiores criadas no projeto. Os diferentes espaços foram projetados e definidos devido à particularidade do espaço onde se inserem, como o Porto tem vindo a crescer nos últimos anos, a restauração e o número de hotéis também, esta é uma necessidade que se sente devido à grande afluência de turistas, do ponto de vista projetual, a criação de um restaurante sobre o rio e um hotel cápsula dariam a oportunidade diferentes tipos de turista de aproveitar a ponte, além dos espaços exteriores, onde poderiam relaxar, nas zonas de descanso e aproveitar as novas ligações existentes para bicicletas e peões criadas pela ponte.

No campo formal/construtivo as referências projetuais ajudaram a adaptar a linguagem visual da ponte com a imagem visual desejada.

De forma a finalizar uma das principais ideias deste projeto é demonstrar que a ponte Maria Pia pode ter infindáveis soluções e equipamentos, mas tal como tem sido notório nos últimos anos, a sua magnitude não pode ser esquecida e é necessário voltar a dar uma função a umas das mais magníficas pontes do Porto, tornando-a cada vez mais um dos motivos da crescente cidade turística que é o Porto.

BIBLIOGRAFIA

—

Livros

ASCHER, François, “Novos Princípios do urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos um léxico”, Livros Horizonte, Lisboa, 3ª Edição, 2012.

AUGÉ, Marc, “Não Lugares – Introdução a uma antropologia da sobremodernidade”, Bertrand Editora, 1994.

BAPTISTA, L. S., Espaços Públicos, Arq./a Revista de Arquitetura e Arte nº73, Setembro 2009.

CHOAY, Françoise, “Alegoria do Património”, Lisboa: edições 70, 2010
LERNER, Jaime, “Acupuntura Urbana”, Editora Record, Rio de Janeiro – São Paulo, 2013, 7ª edição.

FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele, “Formas urbanas”, Edições ASA, Concreta 2002.

GEHL, J. e GEMZOE, L., Novos Espaços Urbanos, Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 2002.

LYNCH, Kevin, A Boa Forma da Cidade, Edições 70, Lisboa, 1981.

“Neufert - Arte de projectar em arquitectura”, Editorial Gustavo Gili, SL, 17ª Edição, Barcelona, 2010.

Ordem dos Engenheiros – Região do Norte, “Ponte Maria Pia – A obra-prima de Seyrig”, 2005.

PORTAS, Nuno, “Do Vazio ao Cheio”, Cadernos do Urbanismo nº2.

Dissertações

CLEMENTE, Juliana, “ Vazios urbanos e imóveis subutilizados no centro histórico tombado da cidade de João Pessoa – PB, Universidade Federal da Paraíba – Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental – Mestrado, 2012

MILANO, Maria, Os Lugares da Mobilidade - Uma nova dimensão do espaço público Contemporâneo, Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano, Universidade do Porto, 2000-2001.

Documentos Eletrónicos

CORDEIRO, José Manuel Lopes, “O Homem da Ponte Maria Pia”, in Público, 1999. Consultado a 19 de Junho de 2015.

ANEXOS

—

Glossário

Espaços Expectantes

São 'vazios urbanos' ou espaços rurais. Espaços que um dia já tiveram função e foram abandonados ou espaços que nunca tiveram função.

Vazios Urbanos

São espaços na cidade, urbanizados ou rurais, que se encontram ao abandono e tem potencialidade de requalificação, quer seja pela sua importância histórica, pela sua localização.

Acupuntura Urbana

É o mesmo que revitalização urbana. É o desenho urbano da cidade, este pode ser uma boa acupuntura ou não.

Cidade

É um agrupamento populacional onde se deu o desenvolvimento tecnológico de maneira a adaptarem-se à constante 'modernização'.

É a constante mutação do tecido urbano.

Modernização

Processo de transformação e evolução da sociedade.

Glossário Técnico da ponte

Barras de triangulação

Barra típica num sistema de treliças.

Carlingas de apoio

Via secundária, transversal, que recebe as cargas transmitidas pelas longarinas ou diretamente pelo tabuleiro e as transmite às vidas principais de uma ponte.³⁵

³⁵ Definição retirada do site www.infraestruturasdeportugal.pt, pesquisa realizada a 1/09/2015.

Juntas dos carris

Designação de um conjunto de material de via que compõe a ligação de dois carris sucessivos.³⁶

³⁶ Definição retirada do site www.infraestruturasdeportugal.pt, pesquisa realizada a 1/09/2015.

Escoras principais

Peça linear, de eixo retilíneo, sujeita principalmente a esforços de compressão.³⁷

³⁷ Definição retirada do site www.infraestruturasdeportugal.pt, pesquisa realizada a 1/09/2015.

Alvenarias de encontro

É a estrutura que suporta a ponte e onde a estrutura de ferro se encontra com os pilares de betão.

Cronologia³⁸

³⁸ Cronologia retirada da publicação da **Ordem dos Engenheiros – Região do Norte**, “Ponte Maria Pia – A obra-prima de Seyrig”, 2005.

1872

| 31 de Dezembro | Apresentado novo traçado entre as duas margens, que transpunha o rio Douro a uma altura de 62 metros acima do nível das águas.

1875

| 22 de Junho | A obra da ponte sobre o Douro é adjudicada à empresa de G. Eiffel et Compagnie, pelo montante de 1 284 000 francos franceses.

1876

| 5 de Janeiro | Iniciam-se os trabalhos de construção da ponte sobre o Douro.

1877

| 4 de Novembro | Inaugurada a Ponte sobre o Douro – Ponte Maria Pia.

1901 | 1906

Executados trabalhos de substituição de várias barras de triangulação das vigas retas, que tinham apresentado deformações, mas sem nunca interromper a circulação da Ponte.

1907

Consultado o engenheiro francês Manet Rabut, pioneiro da técnica de auscultação de pontes metálicas, que conclui que a estabilidade e durabilidade estavam perfeitamente asseguradas.

1911

Os pilares da ponte foram modificados e reforçados, bem como, a disposição das carlingas de apoio dos tramos centrais, por iniciativa do engenheiro Vicente Ferreira.

1922

A comissão encarregue de estudar uma 2^ovia entre Vila Nova de Gaia e o Porto apontou a necessidade de construir uma ponte que substituísse a Ponte Maria Pia.

1928

É elaborado um anteprojeto de uma ponte de betão, de via dupla, com 410 metros de vão, que unia as margens de Vila Nova de Gaia e Porto.

1939

Volta a ser equacionada a construção de uma nova ponte de via dupla.

1948

Após vários estudos realizados pelo engenheiro João de Lemos, este conclui que todos os comboios na época existentes na CP podiam circular na Ponte Maria Pia respeitando algumas condições, tais como, o limite de velocidade de 20 km/hora, de modo a evitar oscilações

laterais. Também todas as juntas dos carris sobre a ponte foram soldadas, as escoras principais das carlingas foram reforçadas e alguns dos apoios foram modificados.

1951

Realizam-se obras de modificação da Ponte Maria Pia para possibilitar a circulação de locomotivas mais pesadas.

1958

A Câmara Corporativa concordou com a construção de uma nova ponte em betão, distanciada 30 metros da Ponte Maria Pia, proposta pelo engenheiro Edgar Cardoso, no entanto a mesma proposta foi recusada pela Direcção-Geral da CP.

1963

Realizam-se trabalhos de modificação e reabilitação da ponte, tais como, os pilares e as alvenarias de encontro foram beneficiados com a injeção de cimento nas juntas, bem como, foram efetuadas restrições no tipo de comboios que poderiam circular na ponte. Foi, ainda, reduzido o peso das guardas e dos passeios de 90 para 25kg/m e eliminados alguns estrados pesados. Também se procedeu a uma pintura geral da ponte.

1966

A estrutura da Ponte Maria Pia foi analisada pelo Serviço de Obras metálicas da CP, que tinha como objetivo determinar a circulação das novas locomotivas elétricas. Segundo o estudo realizado o tabuleiro estava sujeito a tensões bastante reduzidas, concluindo-se a viabilidade da circulação das locomotivas, mas mantendo-se o limite máximo de 20 km/h.

1970

Foi criado um Grupo de Trabalho, pela CP, destinado a elaborar os Cadernos de Encargos para o lançamento de concursos para execução de novas obras, sendo uma delas a realização de uma nova ponte sobre o Douro, a 28 metros de distância da Ponte Maria Pia, segundo o anteprojeto do engenheiro Edgar Cardoso.

1978

Colóquio organizado pela Câmara Municipal do Porto, “A Ponte e o Passado. A Ponte e o Futuro”, no âmbito das comemorações do 1º Centenário da sua inauguração.

1982

A Ponte Maria Pia é classificada como Monumento Nacional.

O novo projeto da ponte é abandonado, por se considerar ambientalmente inconveniente a sua construção tão próxima da Ponte Maria Pia.

1990

| 11 de Junho | A ponte Maria Pia é classificada como “International Historic Civil Engineering Landmark”, pela ASCE - American Society Of Civil Engineers, por iniciativa do Programa de Arqueologia Industrial da Universidade do Minho.

1991

| 25 de Junho | A Ponte Maria Pia é encerrada ao tráfego ferroviário, com a entrada ao serviço da Ponte de S. João.

1993

| Agosto | A CP realiza trabalhos de manutenção do tabuleiro da Ponte Maria Pia, que visa protegê-lo da corrosão.

1999

| 17 de Junho | Realiza-se na Avenida Gustave Eiffel, na margem direita do arco da Ponte Maria Pia, a sessão solene da atribuição da sua designação como “International Historic Civil Engineering Landmark”, com o descerramento da placa.

2001

| 27 de Dezembro | Primeira reunião da Grupo de Trabalho da Ponte Maria Pia, da Ordem dos Engenheiros – Região Norte, destinado a promover algumas iniciativas relacionadas com a comemoração do 125º aniversário da ponte.

2002

| 23 de Junho | Colocação de uma placa comemorativa do 125º aniversário da Ponte Maria Pia, por iniciativa da Ordem dos Engenheiros – Região Norte.

| 4 de Novembro | Sessão da Ordem dos Engenheiros – Região Norte, comemorativa do 125º aniversário da Ponte Maria Pia, na qual foi efetuada a apresentação, pela Casa da Moeda – Imprensa Nacional, de uma miniatura da ponte, da autoria da escultora Irene Vilar.

| 13 de Dezembro | Debate público no Governo Civil do Porto, presidido pelo então Governado Civil, Dr. Manuel Moreira, sobre “Passado, presente e futuro da Ponte Maria Pia”.

2004

| 5 de Março | Assinatura de um protocolo entre a REFER e as Câmaras Municipais do Porto e Vila Nova de Gaia para a Recuperação da Ponte.

Notícias



O homem da Ponte Maria Pia

José Manuel Lopes Cordeiro 13/06/1999 00:00

Aquando das comemorações do 75o aniversário da Ponte Maria Pia, o engo Frederico Abragão publicou um conjunto de artigos sob o título “Os homens da Ponte Maria Pia”, associando três nomes à realização daquele notável empreendimento: Manuel Afonso Espregueira, que na sua qualidade de directorgeral da Companhia Real dos CaminhosdeFerro resolveu definitivamente o problema do atravessamento do rio Douro pela linha férrea do Norte; Pedro Inácio Lopes, responsável pela adopção da solução de atravessamento do rio Douro defronte do antigo seminário, e pela consequente elaboração do correspondente anteprojecto; e Gustave Eiffel, um nome que, tal como foi então afirmado, despertava, desde logo, no nosso espírito, duas imagens: uma, a da imponente torre do Campo de Marte, em Paris; outra, perto de nós, a da Ponte Maria Pia, sobre o Douro.Embora, nessa ocasião, tivesse sido salientado que a Ponte fora projectada pelos engenheiros Gustave Eiffel e Théophile Seyrig, alusão que, aliás, se encontra frequentemente noutras referências relativas àquela obra, nunca se esclareceu com precisão qual o contributo que cada um destes dois engenheiros prestou ao nível da concepção do projecto, tendo o nome de Gustave Eiffel, pela notoriedade que quase de imediato adquiriu, ofuscado quase por completo o de Théophile Seyrig, ao ponto de hoje em dia se conferir àquele, em exclusivo, e quanto a nós incorrectamente, a autoria do projecto da Ponte.No momento em que a Ponte Maria Pia vai ser alvo de uma significativa homenagem o descerramento da placa com a sua classificação como “International Civil Engineering Historic Landmark”, atribuída em 1990 pela American Society of Civil Engineers numa cerimónia que se vai realizar no próximo dia 17 em colaboração com a Ordem dos Engenheiros e as autarquias das duas margens, é oportuno esclarecer convenientemente estes aspectos relacionados com a história da sua construção, nomeadamente sobre a participação que nela tiveram G. Eiffel e Th. Seyrig.Numa anterior “Memória da Cidade” já tivemos oportunidade de chamar a atenção para a importância de Th. Seyrig, a quem se deve o estabelecimento dos cálculos e o projecto do grande arco parabólico, o qual constituiu o elemento mais inovador e revolucionário daquela estrutura. O que, desta vez, pretendemos apresentar são novos dados sobre a biografia de Théophile Seyrig, que vieram entretanto enriquecer o conhecimento sobre a actividade deste engenheiro. Estes novos elementos resultaram de um trabalho de pesquisa desenvolvido pelo Prof. Manuel de Azeredo, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e foram divulgados no seu estudo sobre as pontes do Douro. É nesse trabalho que nos baseamos para aqui apresentar alguns dos aspectos desconhecidos da biografia de Théophile Seyrig. Continuam, no entanto, por averiguar outros traços da sua vida pessoal e profissional, não se conhecendo igualmente qualquer fotografia sua.

Contrariamente ao que se pensava, Th. Seyrig, de seu nome completo François Gustave Théophile Seyrig não nasceu em França, mas sim na Prússia, mais precisamente em Berlim, em 19 de Fevereiro de 1843. Aos 18 anos prestou provas de admissão à École Centrale des Arts et Manufactures, de Paris, tendo obtido uma elevada classificação, o que lhe permitiu cursar aquele prestigiado estabelecimento de ensino. Durante os três anos que frequentou a École Centrale des Arts et Manufactures, Seyrig obteve excelentes classificações, tendo conquistado sempre a menção de “très bon élève”, concluindo o curso de Engenharia, “spécialité mécanicien”, em 1864, embora um aspecto a esclarecer no futuro o ano de 1865 surja também como a data de conclusão dos estudos. Em 1869, Théophile Seyrig e Gustave Eiffel associam-se, fundando a sociedade “Casa Eiffel et Cie”, numa frutuosa colaboração que irá durar uma década, quando insanáveis divergências se manifestam abertamente entre os dois engenheiros, tendo cessado a partir de então a colaboração de Seyrig naquela empresa. Importa sublinhar que a razão das desinteligências entre os dois homens não se deveu apenas ao facto de Th. Seyrig se considerar prejudicado no acordo que tinha estabelecido com G. Eiffel.

Pala além das questões financeiras entre outros aspectos prejudiciais a Seyrig, o salário que Eiffel tinha atribuído a si próprio na empresa que ambos tinham constituído era o triplo do de Seyrig... o essencial das divergências tinha a ver com todo o processo de concepção da Ponte Maria Pia, nomeadamente com o facto de Th. Seyrig não ver reconhecido o seu papel decisivo na concepção do grande arco metálico, surgindo sempre a sua participação numa posição secundária ou “escondida” sob a fórmula de “MM. G. Eiffel et Cie.” ou “G. Eiffel e o seu colaborador Th. Seyrig”, entre outras. Significativamente, logo após a ruptura entre os dois homens, G. Eiffel apressou-se a publicar a brochura “Notice sur le pont de Porto”, reivindicando a autoria da sua concepção e, simultaneamente, legando para a posteridade um documento que pudesse também vir a cumprir esse fim. Após a sua saída da Casa Eiffel, em 1879, Th. Seyrig aparece como administrador delegado de uma empresa sua rival e concorrente, a Société de Construction de Willebroeck, de Bruxelas. A sua primeira iniciativa foi a de se apresentar, ainda nesse ano, ao concurso para a construção da Ponte de Luís I, no qual ambas as empresas apresentaram projectos, tendo a Société de Construction de Willebroeck, precisamente com base num projecto de Th. Seyrig, vencido toda a concorrência. Nos anos seguintes, Seyrig concebeu e construiu inúmeras obras de engenharia, ao serviço de outras empresas, como as sociedades d’Anzin, d’Haumont e de Cockeril. Data deste período o seu projecto para a ponte sobre o rio Tisza, em Szeged, na Hungria, a fim de substituir a que tinha sido destruída por uma catastrófica cheia em 1879 que arrasou totalmente a parte antiga daquela cidade, o qual obteve um prémio no ano seguinte. Encontram-se também outras obras de Th. Seyrig em Espanha, na Bélgica e na Etiópia, embora não tenha sido ainda possível identificá-las. Ao longo da sua vida profissional, Seyrig escreveu várias monografias sobre pontes um destes trabalhos, intitulado “As pontes metálicas. Trinta anos de progresso na construção de pontes metálicas” foi publicado entre nós, em 1899, na “Revista de Obras Públicas e Minas”, um tratado de estática gráfica, e juntamente com um outro autor dissertou sobre a evolução do mundo e o destino das estrelas, publicando vários livros sobre estes temas. Estes últimos apresentam-nos uma outra sua faceta que, precisamente, o trabalho do prof. Manuel de Azeredo veio revelar, a qual se prende com o seu interesse pela arqueologia e pela astronomia.

Théophile Seyrig integrou o “Comité Supérieur de Redaction” da prestigiada revista “Le Génie Civil”, tendo sido nomeado, em 1881, membro do “Comité de la Société des Ingénieurs Civils”, na qual participou activamente, tendo sido um dos animadores das discussões então travadas sobre o problema da “fadiga dos materiais”. Como já tivemos oportunidade de salientar, é hoje impossível determinar qual o grau de participação de todos os que directa ou indirectamente estiveram ligados à concepção e construção de uma obra da envergadura da Ponte Maria Pia. Certamente que Gustave Eiffel desempenhou um papel importante, nomeadamente na sua preocupação por inovar em todos os domínios, de que aquela Ponte constitui um excelente exemplo. Para além disso, como responsável máximo da empresa, era ele o director do projecto e era em nome da empresa (que ostentava o seu nome) que o mesmo era apresentado. Desempenharam também um papel de relevo Emile Nouguier, autor do sistema de montagem do grande arco metálico, Joseph Collin (representante em Portugal da Casa Eiffel) e Marcelle Angevere, que dirigiram os trabalhos de construção da Ponte, só para referir alguns dos nomes mais significativos. Como sucedia naquela época com inúmeras obras desta envergadura, a Ponte Maria Pia constituiu uma obra colectiva, não se podendo contudo deixar de sublinhar que o elemento inovador na sua concepção o grande arco metálico foi concebido por Théophile Seyrig, e, por isso mesmo, é ele quem deve auferir do reconhecimento dos méritos desse contributo, e ficar associado à obra que, mais do que qualquer outro, ajudou a criar.



Quatro ideias loucas – ou nem por isso – para reabilitar a escarpa das Fontainhas no Porto

ABEL COENTRÃO 25/05/2014 07:40

Arquitectos e alunos de Arquitectura aceitaram o desafio do Laboratório Social e imaginaram formas de valorizar um espaço a que a cidade voltou as costas.

Dá-se o acaso de ser uma zona entre duas pontes. Entre uma que ninguém quer, a do Infante, e outra que ninguém usa, a D. Maria Pia. A escarpa das Fontainhas é uma área que o Porto visita no São João, e abandona no resto do ano. Desafiados pelo recém criado Laboratório da Habitação Básica, quatro arquitectos formaram equipas com alunos de Arquitectura e de Ciências Sociais e tentaram perceber de que forma se pode coser um espaço cheio de cortes provocados por duas linhas férreas, um relevo difícil de vencer e, acima de tudo, o esquecimento.

São propostas para pôr a cidade a reflectir sobre as Fontainhas. Sem alhoporro nem a euforia da festa – mas ainda assim com espaço para a festa. Entre as múltiplas formas de olhar para as Fontainhas saídas de um seminário organizado em Abril pelo Laboratório da Habitação Básica, o desafio lançado pelo arquitecto António Fontes, de Braga, é talvez a mais provocadora. Porque acrescenta a uma estrutura feita para o mero atravessamento, a ponte do Infante, uma outra estrutura, mais leve, pensada para o convívio: para a festa, o desporto, o cinema ou o teatro ao ar livre. Para um mergulho no rio, cujo espelho de água se torna visitável por via de elevadores.

A plataforma sob a ponte de Adão da Fonseca é mais do que um desenho, uma reflexão. Num primeiro momento, professor e estudantes chegaram a pensar que, sob aquele arco, poderia ser construída a sede de um imaginário município que unisse Porto e Gaia. Essa primeira utopia caiu, mas a ideia de ligação permanece, no tipo de convivialidade permitida pelas actividades para ali propostas e que, nalguns casos, aproveitam a estrutura para criar anfiteatros. “Seria um ponto de encontro entre as pessoas de Porto e de Gaia”, antes de ser, como seria normal numa obra deste tipo, um ponto de visita quase obrigatório de turistas. Se Nova Iorque tem a sua High Line, que transformou uma desactivada linha férrea em viaduto num passeiojardim suspenso, o Porto teria a sua praçaponte, feito numa ponte recente, em uso, mas que tem sido notícia pelo facto de nem a Câmara de Gaia nem a do Porto quererem ficar com a responsabilidade pela sua manutenção. “Esta nova estrutura tem uma posição privilegiada, que permite ver as pontes de ferro, de D. Luís e de Maria Pia, de uma forma completa”, nota o arquitecto frisando que se trata de uma “especulação metódica”. Ainda assim “exequível”. E “não excessivamente cara”, tendo em conta o seu potencial, argumenta, considerando que estes usos múltiplos podiam ajudar a custear as despesas com a travessia de betão.

A olhar para o comboio

A nascente da ponte que ninguém quer, outros estudantes, apoiados por Nuno Grande, olharam para a ponte que ninguém usa. E de tanto verem o comboio passar – como os miúdos de Manuel de Oliveira, em *AnikiBóbó*, de 1942 – acharam que aquela modularidade da carruagem podia ser replicável, na forma longa e estreita, a estruturas de habitação e serviços, a canais de ligação vertical (em elevador), ou diagonal (em escadaria) que ajudassem a fazer aquilo que um comboio faz: ligar um ponto a outro. A cota alta à baixa. Coisa importante, considera também Nuno Grande, que propõe a criação de um apeadeiro na linha Campanhã/São Bento que, neste momento, não serve quem mora no casario que sobreviveu à saída da população, ao entaipamento e à ruína.

“A Escarpa das Fontainhas possui valores patrimoniais relevantes, que devem ser reaproveitados e integrados nos circuitos de passeio lúdico e turístico do Porto, desde que os mesmos beneficiem, não apenas os visitantes, mas também, e sobretudo, os moradores locais. Entre esses elementos, destacam-se a inactiva Ponte Maria Pia – desenhada pelo gabinete do famigerado engenheiro francês Gustave Eiffel –, assim como as plataformas e os túneis associados à notável intervenção da engenharia ferroviária portuguesa, no Porto dos finais do século XIX”, descreve o arquitecto que, há um ano, viu um colega de profissão, Pedro Bandeira, propor que a ponte de ferro fosse transferida – qual monumento sem uso numa segunda vida de pura contemplação – para perto do seu atelier na Boavista.

Nuno Grande quer a ponte onde ela está, e o grupo que orientou no seminário imaginou um miradouro, a meia encosta, para contemplar dali, num ângulo contrapicado, o arco desenhado por Teófilo Seyrig, o engenheiro que haveria, já separado de Eiffel, de ganhar o concurso para a Ponte Luís I. No túnel desactivado que ligava o tabuleiro ferroviário a Campanhã, o arquitecto propõe a abertura de um museu, com carruagens de várias épocas, fixando essa relação ainda marcante entre o comboio e

aquela encosta. No outro túnel sem uso mais abaixo, chamou Passeio das Quatro Pontes a uma pista pedonal e ciclável – ideia defendida por muita gente, nota – que ligaria esta zona oriental à da Alfândega.

No fundo, completa Nuno Grande, este túnel ligaria “este Porto autêntico, com uma ponte de verdade, uma escarpa real, à cidade de plástico do World of Discoveries”, diz, numa referência ao parque temático sobre os Descobrimentos do empresário Mário Ferreira.

O receio da tematização, da transformação da cidade, cuja autenticidade levou à classificação do Centro Histórico pela UNESCO, em algo a fingir, é partilhada por Fernando Matos Rodrigues, um dos Fundadores do LabSocial, que elogia as propostas que viu nascer no seminário por respeitarem esse ponto de partida: o de procurarem revitalizar sem simplesmente imitar, o de procurarem reabilitar sem retirar da escapa as pessoas que lá vivem. Essa foi a perspectiva com que João Carreira, o mais velho dos coordenadores de grupos deste workshop, pensou a área da escarpa onde se localiza o Bairro do Rio Bom. O arquitecto que diz ter começado a fazer os seus primeiros projectos, ainda estudante, a partir desta “paisagem excepcional”, confessa, aos 58 anos, que só agora regressou a esta zona da cidade. Passou muito tempo, mas pouco mudou.

E, na verdade, no arranque de AnikiBóbó, o casario já parece velho, como parece agora a quem passeie por lá. O que não o impede de propor um programa de pequenas obras, intervenções pouco dispendiosas capazes de corrigir os erros da autoconstrução em espaço tão exíguo: alargar um quarto, instalar infraestruturas, aproveitar ruínas para serviços de apoio, como uma lavandaria.

Este é um problema da cidade

“Tenho quase 60 anos. E, como arquitecto, tenho a obrigação de dar sentido a uma paisagem que sempre existiu em vez de tentar ganhar dinheiro a pensar para ali um condomínio de luxo”, atira este arquitecto, que reservou espaços para hortas e imagina algumas das ruínas como palcos para bailaricos de São João, o tal momento do ano em que o Porto se lembra desta zona. A sua degradação “é um problema da cidade. Comecei a andar por ali com o arquitecto Correia Fernandes e, pela sensibilidade que ele tem, espero que, como vereador do Urbanismo, ele possa ajudar a encontrar soluções”, diz João Carreira.

O PÚBLICO tentou, sem sucesso, ouvir Correia Fernandes e Manuel Pizarro, que tutela a Habitação, sobre as propostas trabalhadas por estes profissionais e sobre a estratégia da câmara para esta parte da cidade. Na campanha eleitoral, Rui Moreira mostrou-se favorável a um esforço de reabilitação.

Para além da plataforma sob a Ponte do Infante, António Fontes procurou acrescentar uma espécie de casasninho às paredes da escarpa. Já o irmão, André Fontes, olhou para os desníveis entre as cotas alta e baixa, procurou forma de os suavizar, de ligar caminhos agora desligados, colocando pelo meio equipamentos capazes de servir a população local – como um teatro popular, um centro de formação – e outros de interesse mais regional. Entre estes imaginou, por exemplo, um anfiteatro ao nível da água, sob a Avenida Gustavo Eiffel, a marginal ribeirinha, aproveitando umas colunatas

que hoje suportam a estrada. No rio, imaginou um caminho flutuante, complementar a outro sobre as pedras. Pôs gente a usar uma parte da cidade inacessível. Onde hoje há uma escadaria que acaba na água, e não leva a lado nenhum.

Câmara do Porto quer avançar com ecopista na Ponte Maria Pia

Por Filipa Silva 15:19 21 de Dezembro, 2016

Estudo prévio concluído na Primavera. Além da operação sobre a ponte, a ecopista implicará a reabilitação do ramal Campanhã-Alfândega e ainda uma ligação Campanhã-Parque Oriental.

A Direção Municipal de Urbanismo da Câmara do Porto está a finalizar um estudo que tem em vista a construção de uma ecopista sobre o tabuleiro da Ponte Maria Pia, inativa desde 1991, numa ligação entre Vila Nova de Gaia e a Estação de Campanhã.

Além deste troço, de aproximadamente um quilómetro, está também prevista a reabilitação do ramal que fazia a ligação entre a Estação de Campanhã e a Alfândega do Porto, o qual tem uma extensão de aproximadamente 3,9 quilómetros.

Os técnicos camarários querem ainda estender a ecopista a oeste, numa ligação entre a Estação de Campanhã e o Parque Oriental da cidade, numa distância a rondar os dois quilómetros.

Trata-se de “um projeto partilhado com a Câmara de Gaia”, de acordo com o vereador do Urbanismo Manuel Correia Fernandes, que explicou o projeto ao JPN, juntamente com o diretor municipal do Urbanismo, José Duarte.

O estudo prévio deve ficar pronto na Primavera do próximo ano. As câmaras municipais têm depois de negociar com a Infraestruturas de Portugal, proprietária da ponte, a concessão de utilização. Uma vez que a Ponte Maria Pia está classificada como monumento nacional desde 1982, vai ser ainda preciso o aval da Direção Geral do Património Cultural.

Os responsáveis autárquicos mostram-se otimistas, uma vez que, asseguram, as entidades que têm uma palavra a dizer no processo têm sido envolvidas.

Por outra parte, frisa José Duarte, “a intervenção que está prevista na Ponte D. Maria é absolutamente minimalista. Deverá ser feito um tabuleiro em madeira em cima do existente e lateralmente haverá uma proteção para que as pessoas não passem, ou não tentem passar, ao espaço marginal da linha férrea, será em vidro ou grade muito leve de modo que de fora ninguém se possa aperceber que houve uma intervenção na ponte para que ela passasse a ser pedonal”.

O projeto está orçado em 5,5 milhões de euros, sendo uma fatia considerável destinada a meios mecânicos nos quais residirá a grande inovação deste projeto.

Plano de 2004 não se concretizou

A ideia de transformar o tabuleiro da ponte numa ecopista não é de agora. Em 2004, chegou mesmo a ser assinado um protocolo entre o Ministério das Obras Públicas e as câmaras do Porto e de Gaia nesse sentido. O processo não avançou.

Também se chegou a propôr a recuperação da linha da Alfândega, entre Miragaia e General Torres, para transporte destinado sobretudo ao turismo, em elétrico ou metro, e houve até quem tivesse defendido a mudança da ponte para o centro da cidade. “É uma ponte que ninguém quer ver desaparecer”, resume Correia Fernandes. Raúl Batista, autor de uma tese de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano, das faculdades de Arquitetura e Engenharia da Universidade do Porto, defendida em 2015, debruçou-se sobre “O Aproveitamento de Antigas Infraestruturas Ferroviárias em Meio Urbano”, usando as ecopistas como exemplo.

Nesse trabalho, estudou justamente o caso da ponte Maria Pia e do Ramal da Alfândega. Do lado das oportunidades, e tal como a autarquia, viu a promoção da chamada mobilidade suave e o reaproveitamento de infraestruturas já existentes e patrimonialmente valiosas para a cidade.

Identificou também problemas – como “sinais evidentes de degradação” em várias infraestruturas, “perigos possíveis” na circulação pedonal e muita “vegetação espontânea”.

Manuel Correia Fernandes assente “é preciso fazer uma intervenção nalguns sítios para a proteção de pessoas”, colocando por exemplo barreiras laterais nas encostas e iluminando os túneis.

A Câmara prevê também recuperar acessos pedonais ao ramal já existentes e usados sobretudo por residentes. “A ideia é fazer com que isto entre no sistema de mobilidade da cidade. Entre no sistema de uso comum dos residentes e não apenas turístico”, resume Correia Fernandes.

Quatro níveis para subir

O grande desafio passa pelos acessos à ecopista vencendo os vários desníveis da encosta. E aí a aposta da Câmara do Porto passa pelos meios mecânicos, como se disse. Quais? “Os estudos feitos mostram que o mais adequado são escadas rolantes”, explica-nos José Duarte. As localizações exatas destes equipamentos estão ainda a ser estudadas por uma empresa a quem a Câmara entregou a tarefa.

A ideia é ligar a Avenida Gustavo Eiffel (cota de 5 a 7 metros) à cota da linha Campanhã-Alfândega (cerca de 30 metros), daí passar à ponte Maria Pia (à volta dos 60 metros) e por fim ao Largo Padre Baltazar Guedes (uns 20 metros acima) em frente ao Colégio dos Salesianos.

Por baixo deste colégio passa o antigo túnel de ligação da Ponte Maria Pia à Estação de Campanhã.

Os meios mecânicos vão consumir a maior parte do orçamento destinado ao projeto: cerca de 2 milhões de euros. A ecopista da Ponte Maria Pia e do ramal Campanhã-Alfândega vem responder a uma das demandas da Área de Reabilitação Urbana de Campanhã, cuja operação foi apresentada há cerca de uma semana: promover a mobilidade suave nesta zona da cidade.